Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 36 / 18. AUGUST 2021

MotoGP: Binder gewinnt in Spielberg

KTM-Party nach Regen-Poker

IndyCar

Power beendet Durststrecke

F1-Technik 2022

Erste Details zu den neuen Autos

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20

4 190525 902708 36



Vortest zu 24h von Le Mans

Glickenhaus schneller als Favorit Toyota



Formel-E-Finale in Berlin

Mercedes sichert sich Team- und Fahrer-WM



Rallye-WM in Belgien

Hyundai-Doppelsieg dank Neuville & Breen

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



INDYCAR



RED BULL



MOTORSPORT IMAGES

Editorial

Mercedes wurde beim Formel-E-Heimspiel Weltmeister. Wen das interessiert? Offenbar nicht mal Mercedes, denn alle sagen: Der Daimler ist jetzt auch raus.

Die Formel E hat am vergangenen Wochenende in Berlin ihre siebte Saison beendet, übrigens die erste als vollwertige FIA-Weltmeisterschaft. Das haben Sie gar nicht mitbekommen? Nun, da geht es Ihnen wie mir. Die Formel E versucht seit Anbeginn, Fische mit Keksbrei zu ködern. Verkaufen will man uns den elektrischen Antrieb, als Schaufenster hat man den Motorsport ausgewählt. Weil Motorsportfans den E-Antrieb aber als emotionslose Nullsumme betrachten, findet die Serie im klassischen Rennsport-Umfeld so gut wie keine Beachtung. Und lassen Sie sich nicht von angeblichen TV-Ratings oder Social-Media-Klicks ins Bockshorn jagen.

Die öffentliche und lang anhaltende Missachtung der Serie kontrastiert mit der Anzahl der involvierten Hersteller. Zwischenzeitlich schien man weniger Platz als Hersteller zu haben, was in jedem Fall eine ungewöhnliche Konstellation im Motorsport ist. Der Hype war erklärbar: Auf der Straße sollen die Hersteller auf breiter Front die Elektrifizierung ausrollen, im Motorsport gab es aber kein paralleles Betätigungsfeld. Der clevere Alejandro Agag, Gründerboss der Formel E, hat die Nummer als Erster gerochen und daraus ein florierendes Geschäft geflochten.

Zumindest vorübergehend. Denn trotz der guten Nachricht, dass sich die Formel E als zweite Formelkategorie nun einen WM-Titel um den Hals hängen darf (was übrigens aus systematischer und ordnungspolitischer Sicht völliger Unsinn ist), nehmen die Hersteller Reißaus. Im letzten Jahr hat Audi den Stöpsel gezogen, BMW hat sich gedacht: tolle Gelegenheit, mitten in der Pandemie, das machen wir auch. Und just jetzt, als das Finale der Formel E in Berlin gastierte, ploppten Gerüchte im Internet auf, dass Mercedes ebenfalls aussteigen wird. Noch sind sie nicht ausgestiegen, dafür aber Weltmeister: Nyck de Vries hat den Fahrertitel geholt, Mercedes den Teamtitel. Wenn der Ausstieg kommt, steht in der Headline der Pressemitteilung vermutlich irgendein Gelaber wie „Mercedes hat Mission in der Formel E erfüllt" – da sind die PR-Wortwürfler alle gleich kreativ. Fakt ist, dass Mercedes als Werksteam erst seit zwei Jahren in der Formel E startet, und dass der Ausstieg nichts mit dem Titelgewinn oder einer erfüllten Mission oder E-Mission zu tun hat – denn Mercedes-Insider reden seit Monaten von einem Formel-E-Ausstieg.

Was treibt die deutschen Hersteller reihenweise aus der Formel E, wo sie doch auf der Straße zu den nervigsten Fundamentalisten der Elektrifizierung zählen? Vermutlich die Einsicht, dass man Fische nicht mit Keksbrei fängt. Oder anders: Der Köder muss dem Fisch schmecken, nicht dem Angler. Die Formel E schmeckt den Herstellern, nicht den Menschen, die man erreichen will.
Das ist also wie beim E-Auto. Und das ist ein Problem für jene Hersteller, die wie Porsche nichts gewonnen und sich auf Jahre committet haben. Viel Spaß damit!

Marcus Schurig
Redakteur



43 Speedway-WM in Schweden: Zmarzlik und Laguta (v.l.) im Infight



MSa-Paddock



RECHERCHE IM KTM-COCKPIT
Um eine Geschichte über den Histo Cup zu rercherchieren, durfte Michael Bräutigam (M.) vergangenes Wochenende am Slovakiaring in einem KTM X-Bow selbst mitfahren – und feierte einen Klassensieg. Die ganze Story folgt in einer der nächsten Ausgaben.



INTERVIEW-PLATZ MIT AUSSICHT
Direkt neben einer aktiven Strecke ein Interview führen? Eigentlich unmöglich! Doch dank der nur moderat surrenden Formel-E-Renner bot sich für das Gespräch mit CEO Jamie Reigle (l.) ein Ort nahe der Action an.



KLEINE FLANDERN-RUNDFAHRT
Der WM-Tross gastierte im kleinen Ypern über mehrere Kilometer versprengt. Rallye-Reporter Reiner Kuhn überbrückte die Distanz im Radsport-Mekka Flandern stilgerecht mit einem Leihrad.



ABSTAND IN DER MENGE
Auf den Tribünen durften 86 000 geimpfte, genesene oder getestete Fans sitzen, im MotoGP-Pressecenter herrscht weiter Abstandsgebot – auch für die MSa-Berichterstatter Dian Sulistiyowati und Imre Paulovits.



WILHELM

Ferrari-Fahrer Carlos Sainz erzählt, warum er sich so schnell anpassen kann, warum er vor den Topstars keine Angst hat und wo er sich verbessern will.

Von: **Michael Schmidt**

Haben Sie erwartet, sich so schnell an Ihr neues Team zu gewöhnen? Und dürfen Sie jetzt sogar davon träumen, Charles Leclerc zu schlagen?
Das Ziel ist für jeden Fahrer, der beste im Feld zu sein. Du willst nicht nur deinen Teamkollegen schlagen. Es war ein Neubeginn für mich mit vielen Fragezeichen. Ich wusste, dass ich gegen einen der schnellsten Fahrer antrete, wenn nicht sogar den schnellsten. Und das in einem Auto, das Charles gut kennt, und in einem Team, in das er gut integriert ist. Da fragst du dich schon, wie du dich da einfügst. Aber ich kann nach einer halben Saison sagen, dass ich happy bin, wie ich mit der Aufgabe zurechtgekommen bin. Der Speed war von Anfang an da. Ich muss aber noch daran arbeiten, regelmäßig ein ganzes Wochenende alles richtig zu machen.

Sie haben sich schneller als Ihre Kollegen angepasst. Ist das eine Frage des Alters?
Ich konnte mich immer gut anpassen. Es war mir immer eine Herausforderung, mit einem neuen Auto oder in einer anderen Rennkategorie so schnell wie möglich schnell und heimisch zu sein. Das ist Teil meiner DNA. Mir half auch die Erfahrung. Ich habe jetzt schon drei Mal das Team gewechselt. Ich weiß, wie groß diese Aufgabe ist. Deshalb habe ich sie nicht unterschätzt. Ich hatte meine Tiefpunkte beim Wechsel von Toro Rosso zu Renault und Renault zu McLaren. Es kann dauern, bis man mit einem neuen Auto zurechtkommt. Ich habe schon bei meinen früheren Wechseln darüber gesprochen, aber keiner hat mir so richtig geglaubt. Alle haben gesagt, das muss man als Formel-1-Fahrer können. Da wechselt man immer mal das Team. Aber es ist den Leuten erst jetzt so richtig bewusst geworden, weil gleich vier, fünf Leute das Team gewechselt haben und nicht direkt so schnell wie ihre Teamkollegen waren. Jetzt hat jeder verstanden, dass es nicht so einfach ist. Speziell

Zweikampf auf Augenhöhe: Sainz (rechts) steht bei 83 WM-Punkten, Ferrari-Teamkollege Leclerc bei 80

WILHELM

„Ich kann es mit jedem Fahrer aufnehmen“

wenn du gegen Kollegen fährst, die Team und Auto gut kennen.

Welchen Einfluss hatte Ihr Vater?
Es ist unvermeidbar, dass ich ein ähnlicher Fahrer geworden bin wie er. Er war Ratgeber und Mentor. Als ich älter wurde, habe ich festgestellt, dass ich vom Charakter eher meiner Mutter gleiche. Aber beim Autofahren war mein Vater das Vorbild. Ich liebe alles, was ein Lenkrad und zwei Pedale hat. Egal ob auf der Straße, auf Sand oder Eis. Ich bin früher neben Gokarts auch Rallyeautos gefahren. Mein Vater hat mir beigebracht, wie ich meinen Fahrstil ändern oder anpassen muss, um schneller zu werden. Er ließ mich im Kart mit Slicks im Regen fahren. Er hat mich animiert, mit Reifendrücken und Setups herumzuspielen. So habe ich gelernt, flexibel zu sein.

Passt der Ferrari grundsätzlich zu Ihrem Fahrstil?
Der Test im Januar mit einem älteren Ferrari hat insofern geholfen, dass ich mich an das Lenkrad und die Ingenieure gewöhnen konnte. Aber Fiorano ist eine sehr enge Strecke, das Auto war drei Jahre alt und du fährst auf Demo-Reifen. Du kannst nicht allzu viel über die Charakteristik eines Autos lernen. Ja, ich habe mich gut angepasst, aber es gibt noch viele Dinge zu verbessern. Es geht nicht nur um das schnelle Fahren. Ich bin in fast jedem Rennen einmal auf den Speed gekommen, den ich haben wollte. Wichtig ist es aber, diesen Speed permanent abzurufen. Das ist mein Ziel für die zweite Saisonhälfte.

Der Ferrari bewegt sich zwischen zwei Extremen. Man kann gewinnen und aus den Punkterängen fliegen. Hängt das nur an den Reifen?
Es ist komplizierter als nur die Reifen. Die Streckencharakteristik bestimmt unseren reinen Speed auf eine Runde. Der Reifen unsere Leistung im Rennen. Unser Auto ist gut in langsamen Kurven. Je langsamer, desto besser. Deshalb waren wir in Monaco und Baku stark. Andererseits hängen wir in allen Bereichen, in denen Motorleistung entscheidend ist, noch hinterher. Daran arbeiten wir für 2022. Wir haben da im Vergleich zu 2020 schon sehr gute Fortschritte gemacht.

> „Wenn ich mich richtig im Team integriere und das Auto richtig abstimme, muss ich vor niemandem Angst haben.“
>
> Carlos Sainz

Früher hatten die Teams fast jedes Rennen ein Upgrade. Jetzt müssen Sie mit dem klarkommen, was da ist.
Es ist in dieser Hinsicht eine interessante Saison. Ich liebe diese Herausforderung, aus einem bestimmten Paket durch unterschiedliche Fahrzeugabstimmungen oder Setup-Kombinationen mehr Rundenzeit herauszuholen. Egal ob das im Simulator oder in den freien Trainings ist. Früher bist du eine Standardabstimmung gefahren und hast auf die Upgrades gewartet, die das Auto schneller machen sollten. Wir hatten dieses Jahr auch einige Entwicklungsstufen, aber der größte Fortschritt kam durch das Optimieren des Setups, durch das Verständnis der Reifen und durch das perfekte Umsetzen des Potenzials in der Qualifikation und im Rennen. Das kann dir die entscheidenden ein oder zwei Zehntel bringen.

Hat Ferrari die beste Fahrerpaarung im Feld, wie von Ihrem Teamchef behauptet?
Wir liegen sehr eng zusammen und treiben uns vom ersten Training zu besseren Rundenzeiten an. Ich weiß, wie stark Charles ist. Das hat mein eigenes Niveau verbessert, weil ich ihn schlagen will. Ich habe immer noch nicht das Gefühl, dass ich so konstant fahre wie 2019 und 2020. Es gibt noch ein paar Punkte, die ich verbessern muss. Aber wenn es bei mir mal schiefläuft, ist Charles da – und im umgekehrten Fall ich.

Sie kommen mit Ihren Teamkollegen immer gut aus. Hilft das, um sich im Team besser zu integrieren?
Das hat nichts mit einer Strategie zu tun. Ich gehe offen zu einem neuen Team – ohne Vorurteile oder Animositäten. Es ist wichtig, den Job zu genießen. Wenn ich es genieße, ist meine Leistung besser. Warum soll ich mich mit meinen Teamkollegen anlegen? Das bringt mir nichts. Es funktioniert besser, wenn man zusammen über Dinge lachen und über gute und schlechte Runden in der Qualifikation scherzen kann. Wenn wir beide in die gleiche Richtung arbeiten, ist die Atmosphäre im Team besser und wir kommen schneller voran. Charles ist ein guter Typ. Wir haben die gleichen Interessen und die gleichen Ziele. Deshalb kann man mit ihm gute Gespräche haben und zusammen Sport machen oder Schach spielen. Er ist nicht nur schnell, er zeigt auch viel Respekt. Es ist einfach, gut mit ihm auszukommen.

Alonso war früher Ihr Idol. Könnten Sie ihn sich als Teamkollegen vorstellen?
Ich komme mit jedem Fahrer klar. Ich hätte nichts dagegen, Teamkollege von Fernando zu sein. Da wir uns in unterschiedlichen Stadien unserer Karriere befinden und in unterschiedlichen Teams fahren, ist die Chance dafür eher gering.

Sie sind im Gegensatz zu Leclerc, Norris oder Verstappen kein passionierter Sim-Racer. Ein Nachteil?
Ich bin kein Sim-Racer, weil ich schon viel Zeit im Simulator des Teams verbringe. Ich investiere meine Zeit lieber darin, mit dem Auto zu arbeiten, dass ich nächstes Wochenende oder nächstes Jahr fahren werde. Ich fahre das 2022er-Auto seit Januar im Simulator, um dem Team bei der Entwicklung zu helfen. Die Simulatoren für Computerspiele sind bei Weitem nicht so komplex oder so realistisch wie die in den Fabriken. Deshalb nutze ich meine Freizeit lieber dafür, zu entspannen oder Freunde zu treffen.

Fühlen Sie sich unterschätzt?
Wenn du einen Ferrari-Vertrag unterschreibst, musst du etwas richtig gemacht haben. Ich habe mich bei allen Teams, von Toro Rosso über Renault bis McLaren, immer geschätzt gefühlt. Wenn die Öffentlichkeit meint, ich stehe da im Schatten, frage ich mich, warum. Egal gegen wen ich bis jetzt gefahren bin, ob Max, Nico, Lando oder Charles, ich hatte nie das Gefühl, langsamer als sie gewesen zu sein oder etwas nicht zu können, was die können. Ich habe alle schon geschlagen und sie immer ans Limit getrieben. Ich sehe das als Ritterschlag. Max, Lando und Charles zählen zu den Topleuten im Feld. Ich mag die Herausforderung, gegen sie zu fahren. Sie haben mich zu einem besseren Fahrer gemacht. Das hat mir auch das Selbstvertrauen gegeben, dass ich es mit jedem aufnehmen kann, als ich zu Ferrari kam. Wenn ich mich richtig im Team integriere und das Auto richtig abstimme, muss ich vor niemandem Angst haben. ■



Carlos Sainz

Geburtstag: 01.09.1994
Geburtsort: Madrid
Herkunftsland: Spanien

KARRIERE
2010: Formel BMW (4.)
2011: Formel Renault 2.0 (2.)
2012: Formel 3 Euroserie (9.)
2013: GP3 (10.)
2014: Formel Renault 3.5 (1.)
2015–Okt. 2017: Toro Rosso
Okt. 2017–2018: Renault
2019–2020: McLaren (jew. 6.)
seit 2021: Ferrari







Das 2022er-Modell wurde von den F1-Designern in den Look der Teams gehüllt. Nur Ferrari machte nicht mit

Schöne neue F1-Welt

Die Formel 1 steht vor der größten Regel-Revolution ihrer Geschichte. Die F1-Bosse versprechen 2022 deutlich mehr Action. Wir haben uns von Alpha-Tauri-Technikchef Jody Egginton erklären lassen, was mit den neuen Autos auf die Ingenieure zukommt.

Von: **Tobias Grüner**

Beim Blick auf die ersten elf Rennen des Jahres wird sich der ein oder andere Fan sicher fragen, warum die Formel 1 in der kommenden Saison unbedingt neue Autos braucht. Fast jeder Grand Prix war ein Knüller. Lewis Hamilton und Max Verstappen duellierten sich regelmäßig Rad an Rad um die Spitzenposition. Und auch im Verfolgerfeld konnte man immer wieder ein enges Hauen und Stechen beobachten, als es um die Vergabe der WM-Punkte ging. Über mangelnde Spannung und fehlende Action konnte sich niemand beschweren.

Doch im kommenden Jahr soll alles noch viel besser sein, versprechen die F1-Oberhäupter. Bereits seit 2017 wurde fieberhaft an dem neuen Reglement gearbeitet. „So eine lange Vorlaufzeit hatten wir noch bei keiner anderen neuen Autogeneration zuvor“, erklärt F1-Technikchef Pat Symonds nicht ohne Stolz. Zuerst wurde analysiert, was die Zuschauer überhaupt wollen und wo es aktuell hakt. Danach formulierte man zwei Kernziele: Die Autos sollen moderner und aggressiver aussehen. Und sie sollen sich auf der Strecke dichter folgen können, was im Idealfall zu mehr Zweikämpfen und mehr Überholmanövern führt.

14 Monate Entwicklung

Anschließend zapften die Regelschreiber die Rechenkapazitäten der Teams an, um umfangreiche Computersimulationen (CFD)



FOM

Die 2022er-Autos sollen modern und aggressiv wirken. Vor allem die neuen Flügelformen und die Radverkleidungen sorgen für den futuristischen Look



FOM

In den Unterboden sind zwei breite Luftkanäle eingezogen. Die Luft wird über den großen Diffusor beschleunigt, was zu einem Saugeffekt führt



FOM

Von den vorderen Radträgern ragen neuerdings Leitbleche nach oben. Sie sollen Luftverwirbelungen beruhigen, die direkt an den Reifen entstehen



FOM

Bargeboards sind verboten. Von oben erkennt man nur ein paar vertikale Finnen, mit denen die Luft in die Kanäle im Unterboden dirigiert wird

durchzuführen. Aus den Erkenntnissen entstand dann ein 50-Prozent-Modell, mit dem die F1-Experten im Windkanal bei Sauber in Hinwil überprüften, ob die errechneten Daten auch der Realität entsprechen. Das Reglement wurde dabei in Abstimmung mit den Teams immer weiter feinjustiert. Eigentlich sollte die neue Rennwagengeneration schon 2021 eingeführt werden. Doch Corona verzögerte alles um zwölf Monate.

Um die Teams daran zu hindern, vorschnell loszulegen, fiel der Startschuss für die Windkanaltests in den Fabriken erst im Januar 2021. Bis zum Auftakt der Testfahrten Ende Februar 2022 bleiben den Ingenieuren also nur gut 14 Monate Zeit, um die neue Rennwagengeneration auf die Räder zu stellen. „Der Wechsel ist noch größer als 2009 oder 2014. Es ändert sich einfach alles", stöhnt Alpha-Tauri-Technikchef Jody Egginton. „Das fängt bei den finanziellen Rahmenbedingungen an und hört bei der komplett neuen Aerodynamik-Philosophie auf."

Wenn der Brite von einer neuen Aerodynamik-Philosophie spricht, meint er vor allem den Wechsel auf das Ground-Effect-Konzept. Der Begriff sagt aus, dass der Großteil des Anpressdrucks nicht über die Flügel gewonnen wird, sondern über den Unterboden. Ground-Effect-Autos gab es in der Formel 1 schon in den 70er- und 80er-Jahren. Damals wurde einfach das ganze Chassis seitlich abgedichtet, zum Beispiel durch Schürzen. Jetzt haben sich die Regelschreiber für große Luftkanäle im Unterboden entschieden, um einen Unterdruck zu erzeugen, der das Auto auf den Asphalt saugt.



„Man wird immer noch Unterschiede erkennen können – vor allem beim Frontflügel, der Nase und der Form der Seitenkästen."

Jody Egginton, Alpha Tauri

Die Verantwortlichen haben mit einem sehr restriktiven Gesetzestext versucht, die Möglichkeiten für individuelle Lösungen zu reduzieren. Das soll das ganze Feld enger zusammenbringen. Laut Egginton gibt es aber immer noch genügend Freiheiten: „Wir haben alleine beim Unterboden mehrere unterschiedliche Lösungen auf dem Tisch, die sich innerhalb der sogenannten Legalitätsboxen bewegen. Wir müssen jetzt die richtige Lösung auswählen." Viel Zeit bleibt nicht mehr, solche grundlegenden Entscheidungen hinauszuzögern. „Es geht jetzt darum, erst einmal das richtige Konzept zu finden, bevor man sich an die Feinarbeit macht. Es kann sich aber hinterher herausstellen, dass man den komplett falschen Weg eingeschlagen hat. Da müssen alle Teams kreativ sein und auch mal ungewöhnliche Denkansätze zulassen", erklärt Egginton.

Wer findet den Supertrick?

Wie immer bei großen Regelreformen besteht die Gefahr, dass ein Team eine Lücke im Reglement findet, die große Vorteile verspricht. Das wohl bekannteste Beispiel dafür ist der Doppeldiffusor, der Brawn 2009 sensationell zum Titel verhalf. Bis die Konkurrenz nachgezogen hatte, war Jenson Button in der Fahrerwertung schon weit enteilt. „Ich würde es natürlich nicht verraten, wenn wir schon den Supertrick gefunden hätten", grinst Egginton. „Ich bin mir aber nicht sicher, ob wir so etwas Großes noch einmal sehen. An der Erstellung des 2022er-Reglements waren deutlich mehr Leute von der FIA und der F1-Gruppe beteiligt, die über mehr Erfahrung verfügen als die Verantwortlichen damals. Deshalb glaube ich nicht, dass es einen riesigen Trick gibt. Aber selbst mit den ganzen Einschränkungen im Reglement findet man immer irgendwas, das die anderen nicht wissen."

Den Ingenieuren sind bei der Gestaltung ordentlich die Hände gebunden. Selbst Technik-Laien dürften erkennen, dass zum Beispiel der Frontflügel künftig deutlich einfacher geformt ist. Das soll die Abhängigkeit von einer sauberen Anströmung reduzieren und die Aerodynamiker davon abhalten, den Luftstrom gezielt zum Heck zu dirigieren. Auch Bargeboards und andere Leitbleche zwischen den Rädern verschwinden. Erlaubt ist nur noch eine gebogene Finne über der Vorderachse, mit der die Verwirbelungen der Räder direkt am Entstehungspunkt beruhigt werden. Davon sollen vor allem die Autos dahinter profitieren.

Egginton sieht das ganze sportlich: „Es gibt keine Leitbleche mehr, mit denen man herumspielen kann. Das macht uns das Leben einerseits schwerer, aber auf der anderen Seite auch einfacher. Die Reglementsschreiber haben sich viel Mühe gegeben, dass wir die Luftströmung nicht mehr dazu verwenden können, um den Unterboden nach außen abzudichten. Da bleiben kaum noch Möglichkeiten. Man muss die Dinge nun aus einer ganz neuen Perspektive betrachten." Um den Aerodynamikern zu helfen, hatten die Verantwortlichen zu Beginn kurz über eine Rückkehr zu aktiven Aufhängungen diskutiert. Damit hätte man Nick- und Rollbewegungen des Autos ausgleichen können, was eine saubere Strömung am Unterboden ermöglicht. „Das hätte aber alles wieder komplizierter und teurer gemacht", winkt Egginton ab.

Weniger Anstellung

Die Frage ist auch, ob es weiterhin so große Unterschiede bei ▷



FOM

Der Frontflügel wird 2022 deutlich einfacher gestaltet. Dadurch verlieren die Autos beim dichten Hinterherfahren nicht mehr so viel Anpressdruck



An der geschwungenen Form des Unterbodens erkennt man, wie die Luft ein- und ausgeleitet wird

FOM

der Anstellung der Autos gibt. Die beiden Extremisten im Feld – Mercedes (tief) und Red Bull (hoch) – liegen mehrere Zentimeter auseinander. Auch Egginton hat noch keine definitive Prognose: „Von dem, was ich bisher gesehen habe, halte ich es für wahrscheinlicher, dass weniger Anstellung von Vorteil sein könnte. Ich rechne damit, dass es hinten leicht nach unten geht. Aber das soll nicht heißen, dass ein ganz flach liegender Unterboden, so wie ganz früher, die beste Lösung ist."

Eins steht dagegen jetzt schon fest: Die neuen Autos werden ein paar Zentimeter kürzer. Das neue Reglement schreibt einen maximalen Radstand von 3,60 Metern vor, der wohl auch von allen Teams maximal ausgenutzt wird. „Das bereitet uns keine großen Kopfschmerzen. Natürlich will man als Ingenieur immer mehr Freiheiten. Aber wir können mit den Vorgaben gut leben", gibt sich der Techniker gelassen. Einige Kritiker der Reform befürchten, dass sich die Autos durch die vielen Vorgaben kaum noch auseinanderhalten lassen. Manch einer spricht schon von einer verkappten Einheitsserie. Dem widerspricht Egginton: „Ich denke, dass wir immer noch Unterschiede erkennen können. Vor allem beim Frontflügel, bei der Form der Nase oder der Gestaltung der Kühleinlässe und der Seitenkästen. Bei der Anordnung der Komponenten unter der Haube sind wir ja nach wie vor sehr frei."

Ein weiterer Kritikpunkt an den neuen Autos ist ihr hohes Gewicht. Schon die 752 Kilogramm der aktuellen Rennwagen halten die Puristen für zu viel. Nach den ursprünglichen Plänen sollte es auf 775 Kilo hochgehen. Doch seit der letzten Überarbeitung stehen nun sogar 790 Kilogramm als Mindestgewicht im Gesetzestext. Laut Egginton kam der Zuwachs nach einer Umfrage bei den Teams zustande. Die neuesten Simulationen hatten gezeigt, dass die ersten Annahmen zu optimistisch ausfielen.

Sicherheit kostet Gewicht

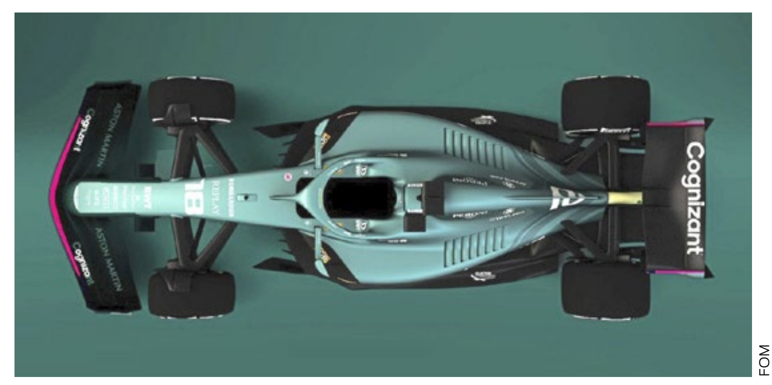
Der Grund für das höhere Gewicht liegt vor allem beim Thema Sicherheit. Die FIA setzte sich mit Nachdruck dafür ein, dass die neue Generation nicht nur besseren Rennsport, sondern den Piloten auch einen besseren Schutz bei Unfällen bietet. Nikolas Tombazis, der Technik-Chef des Weltverbandes, erklärt, wo der Hebel angesetzt wurde: „Die Nase kann jetzt 50 Prozent mehr Energie absorbieren. Die Piloten sind zudem doppelt so gut gegen seitliche Einschläge geschützt. Wir haben auch Verbesserungen an der Cockpitumrandung und dem Benzintank vorgenommen. Und dazu verlieren die Autos nicht mehr so leicht Carbon-Teile, die dann auf der Strecke rumliegen." Dazu gibt es neuerdings Vorgaben zur Cockpitgröße. Der Pilot ist an seinem Arbeitsplatz nicht mehr so eingeengt. Das zusätzlich verbaute Material macht sich aber auch auf der Waage bemerkbar.

Das höhere Gewicht ist einer der Faktoren, die am Ende zu einem Zeitverlust von mindestens drei Sekunden im Vergleich zu den aktuellen Autos führen werden. Negativ in die Performance-Rechnung gehen auch der um 20 Prozent reduzierte Gesamtabtrieb und die härteren Reifen ein. Pirelli wagt mit der neuen Generation nun endlich den längst überfälligen Schritt von den 13-Zoll-Ballonreifen auf 18-Zoll-Niederquerschnittsgummis. Auch die Motoren dürften durch die Beimischung von 10 Prozent Biosprit zum Benzin etwas an Leistung verlieren.

Falscher Zeitpunkt?

Damit die Autos trotzdem ordentliche Topspeeds erreichen, hat Egginton schon eine Idee. „Durch den Saugeffekt wird der meiste Abtrieb bei hohen Geschwindigkeiten auf den Geraden produziert. Das belastet die Reifen und kostet Topspeed. Da wäre ein kontrollierter Abriss der Strömung eine feine Sache. Die Betonung liegt hier aber auf „kontrolliert". Das darf nur zum geplanten Zeitpunkt passieren – und danach muss die Strömung wieder anliegen."

Bleibt noch die große Frage, ob die Maßnahmen am Ende zum gewünschten Effekt führen. Die Simulationen der Verantwortlichen versprechen, dass der Abtriebsverlust beim Hinterherfahren im Abstand von zehn Metern nur noch 18 Prozent beträgt. Mit den 2021er-Autos gehen aktuell noch 46 Prozent flöten. Egginton zeigt sich optimistisch. „Von allem, was wir bisher in den Daten gesehen haben, sollte es für die Piloten deutlich einfacher werden, einem anderen Auto dicht hinterherzufahren. Ob das am Ende auch zu mehr Überholmanövern führt, muss man aber abwarten. Es sollte aber zumindest nicht schlechter werden." Allerdings schwingt auch beim Technikchef etwas Zweifel mit, ob der Zeitpunkt für die große Revolution richtig gewählt ist: „Vielleicht ist das nur meine Alpha-Tauri-Perspektive, aber die Rennen sind aktuell besser als vor 10 oder 15 Jahren." ■



FOM

Die neuen Autos bekommen einen sehr sauberen Look. Man muss hoffen, dass bei dem restriktiven Reglement noch Unterschiede zu erkennen sind



FOM

Der Diffusor ist deutlich größer. Ein Flügelelement darüber unterstützt den Absaugeffekt. Der Hauptflügel oben kommt künftig ohne Endplatten aus

Formel 1

2,5 Millionen Schaden

Der Unfall von Max Verstappen in Silverstone und der Startcrash in Budapest haben die Diskussionen über die Kostenfrage angeheizt. Red Bull und Ferrari fordern Gespräche mit der FIA. Ferrari-Teamchef Mattia Binotto beklagt Schäden in Höhe von 2,5 Millionen Euro.

Von: **Andreas Haupt**

Der Budgetdeckel in der Formel 1 ist in dieser Saison auf knapp 150 Millionen US-Dollar festgelegt. Die Topteams lassen keine Gelegenheit aus, darüber ihr Leid zu klagen. Sie müssen stark herunterfahren, um das Limit nicht zu überschreiten. Da schmerzt jeder Unfall doppelt. Ferrari-Teamchef Mattia Binotto rechnet vor, dass das Crash-Konto der Scuderia nach elf Rennen mit 2,5 Millionen Euro belastet sei: „Die selbst verschuldeten Unfälle sind da mit drin." Geld, das an anderer Stelle eingespart werden muss.

Nach den Unfällen von Silverstone und Budapest werben besonders Red Bull und Ferrari für Anpassungen. Binotto schlägt vor, dass der Verursacher einer Kollision zur Kasse gebeten wird, wenn die Schuldfrage eindeutig ist und die Folgen gravierend sind. Doch wo fängt man an, wo hört man auf? Es gibt nicht wenige im Fahrerlager, die den Vorschlag vehement ablehnen. ■



WILHELM

Beim Unfall von Budapest wurde der Ferrari-Motor irreparabel beschädigt

Formel 1

Lob für neue Reifen

Sebastian Vettel hat nach einem Test in Silverstone den neuen 18-Zoll-Reifen ein erstes positives Zwischenzeugnis ausgestellt. Nur die Sicht nach vorne habe sich verschlechtert.

Von: **Michael Schmidt**

Die Teams stellen sich für die Entwicklung der neuen 18-Zoll-Reifen in den Dienst von Pirelli. Alle paar Wochen testen sie. In Silverstone waren es Haas, Red Bull und Aston Martin, in Budapest dann Mercedes, McLaren und Ferrari.

Für Sebastian Vettel war es das erste Zusammentreffen mit den großen Walzen, die samt den Felgen vorne 2,5 und hinten 3,5 Kilogramm mehr auf die Waage bringen als die herkömmlichen Produkte. Der Aston-Martin-Pilot zeigte sich anschließend angetan: „Du kannst mit diesen Reifen länger am Limit fahren, ohne dass sie überhitzen. Sie sind komfortabler über die Randsteine und bieten in langsamen und mittelschnellen Kurven mehr Grip. Vom Gefühl her war ich in diesen Passagen schneller als mit den herkömmlichen Reifen." Trotzdem gibt es auch Kritik aus der Fahrerperspektive. „Die großen Räder verschlechtern die Sicht nach vorne noch mehr. Es sind ja auch noch die ganzen Spiegelhalterungen im Weg. Am besten war es, als die Spiegel am Halo befestigt wurden", erzählt Vettel.

Die Sicht wird durch eine konstruktive Vorschrift der 2022er Autos noch zusätzlich erschwert. An den Radträgern der Vorderachse schreibt das Reglement Leitbleche vor, die bis über die Räder ragen. Diese Art Kotflügel soll verhindern, dass die Ingenieure die Turbulenzen dazu nutzen, die Seitenteile zur Straße hin abzudichten. „Mit den Abdeckungen und den großen Rädern kannst du die Randsteine gar nicht mehr sehen." ■



XPB

Guter erster Eindruck: Vettel ist zufrieden mit Pirellis neuem Produkt

NACHRICHTEN

ZANDVOORT MACHT ES
Die Entscheidung ist gefallen: Der GP Niederlande in Zandvoort (03.-05.09.) findet nicht vor vollen Rängen statt. Die Regierung erlaubt eine Auslastung von maximal 67 Prozent. Das heißt, es sind pro Tag um die 70 000 Fans zugelassen. Die Streckenbetreiber stellen sich auf mögliche Verluste ein, wollen das Rennen aber durchziehen. „Für mich ist das Glas zu zwei Dritteln voll", sagt Sportdirektor Jan Lammers. „Wir haben entschieden, in die Zukunft der Formel 1 in den Niederlanden zu investieren. Wir wollen das ultimative Rennfest organisieren."

MOTORENCHEF GEHT
Renault und Remi Taffin gehen getrennte Wege. Der Vertrag des Motorenchefs wurde in gegenseitigem Einvernehmen im Juli aufgelöst. Taffin verabschiedet sich damit nach mehr als 20 Jahren vom französischen Hersteller. Einen direkten Nachfolger hat Renault nicht benannt. Taffins Aufgaben sollen intern offenbar auf mehrere Schultern verteilt werden.

EINSPRUCH ABGELEHNT
Sebastian Vettel bleibt disqualifiziert. Die Sportkommissare lehnten Aston Martins Gesuch auf eine Neubewertung des Ungarn-Falls ab. Sie erkannten einen Defekt im Benzinsystem zwar als neuen Beweis an, doch der sei irrelevant, weil im Tank des AMR21 nach dem Rennen nur 0,3 Liter waren. Vorgeschrieben ist mindestens ein Liter. Aston Martin verzichtet auf weitere Schritte.

BINOTTO LOBT SCHUMI
Nach dem Unfall im dritten Training in Ungarn steckte Mick Schumacher erstmals auch teaminterne Kritik bei Haas ein. Ferrari-Teamchef Mattia Binotto hingegen lobt den Junior aus der Akademie: „Er macht seine Sache seit Saisonstart gut. Er lernt und macht Fortschritte. Die Fehler sind Teil des Lernprozesses."



Nyck de Vries und Mercedes sind die ersten offiziellen Weltmeister der noch jungen Formel-E-Geschichte

MERCEDES

Sternfahrt

Nach einem großen Favoritensterben am Sonntag sicherte sich Mercedes sowohl die Team- als auch die Fahrerweltmeisterschaft mit dem Niederländer Nyck de Vries. Ein möglicher Ausstieg der deutschen Marke nach dem Ende der kommenden Saison sorgte vor dem entscheidenden zweiten Rennen für Unruhe.

Von: **Philipp Körner**

Nyck de Vries gehört zu der Kategorie Fahrer, die auch nach großen Erfolgen demütig bleiben: Während um ihn herum bereits Partystimmung ausgebrochen war, nahm sich der Niederländer im Anschluss an seine medialen Verpflichtungen noch etwas Zeit für die Selfie-Wünsche von Streckenposten, Sicherheitspersonal und Co. Jeder, der ein Foto mit ihm wollte, sollte es nach diesem denkwürdigen Nachmittag bekommen.

Für den erst 26-Jährigen ist es nach etlichen Erfolgen im internationalen Kartsport und der Formel-2-Meisterschaft im Jahr 2019 der nächste große Titel – viele sehen ihn deshalb in den kommenden Jahren am Steuer eines Formel-1-Fahrzeugs. Dass er am Ende verdient oben stehen und so den ersten ausgeschriebenen WM-Titel der Formel-E-Geschichte gewinnen würde, hatte er sich natürlich erhofft, doch zwei verrückte Tage auf dem früheren Flughafen Tempelhof brachten nicht nur ihn an den Rand der Verzweiflung.

Sport zu willkürlich?

Schon vor dem abschließenden Doppellauf in Berlin gab es zahlreiche Diskussionen über den sportlichen Wert der siebten Formel-E-Saison. Neben einem riesigen Anwärter-Feld, 18 Fahrer hatten zu Wochenbeginn noch mathematische Chancen, stand auch das häufig kritisierte Qualifying-Format wieder stark im Mittelpunkt. Dieses teilt das

> „Es war eine herausfordernde Saison mit Höhen und Tiefen. Ich bin dankbar, dass ich am Ende das Glück auf meiner Seite hatte.“
>
> Nyck de Vries

für die Strecken zu große Feld anhand der Fahrerwertung auf vier Gruppen auf. Die besten sechs Piloten müssen so als erste eine Zeit setzen. Die schnellsten Sechs aller Gruppen fahren daraufhin die ersten Startplätze in der „Superpole“ aus.

In diesem Jahr wurden die Top-Piloten in der ersten Gruppe besonders häufig durch Wetterumschwünge oder sich danach stark verbessernde Strecken-Verhältnisse benachteiligt – ein Mitgrund für die vielen actionreichen Rennen und die mangelnde Konstanz an der Spitze. Wegen des rauen, hitzeempfindlichen Betons auf dem Tempelhofer Flugfeld herrschte deshalb im Vorfeld die Sorge, dass die Meisterschaftsentscheidung für einen zumindest nach außen zufälligen Titelträger sorgt. Für das kommende Jahr hat die FIA bereits eine Änderung des Formats angekündigt.

Audi jubelt zum Abschied

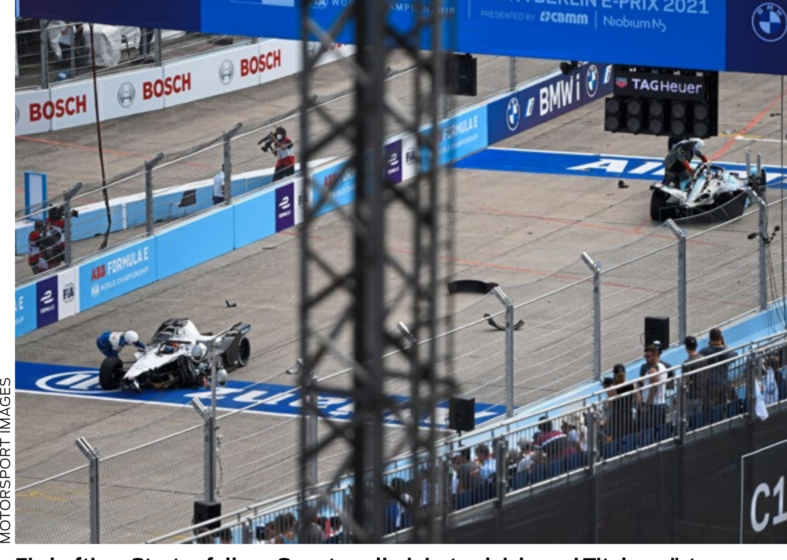
Die Sorgen sollten sich am Samstag auch zu einem gewissen Grad bestätigen. Nyck de Vries startete zum Beispiel nur von Position 19, Konkurrent Robin Frijns (Virgin-Audi) sogar nur von Rang 23. Die Pole-Position ging derweil an Jean-Éric Vergne (DS-Techeetah), Rang 2 an seinen Teamkollegen António Félix da Costa. Der spätere Sieger Lucas di Grassi (Audi) komplettierte die Top 3.

Nachdem die goldenen DS-Techeetah in der Startphase noch dominiert hatten, fielen sie im Laufe des Rennens stark zurück. Im Zuge dessen gab es auch eine stark missglückte Stallorder, die für schlechte Laune bei der franko-chinesischen



AUDI

Lucas di Grassi schenkte Audi zum Abschied einen Heimsieg am Samstag



MOTORSPORT IMAGES

Ein heftiger Startunfall am Sonntag eliminierte gleich zwei Titelanwärter



FORMEL E

Norman Nato gewann den Finallauf, aber hat noch keinen Vertrag für 2022



MOTORSPORT IMAGES

Zukunftsdiskussion: Toto Wolff im Gespräch mit Zampano Alejandro Agag

Titelverteidiger-Truppe sorgte. Das restliche Rennen wurde danach von einem engen Dreikampf zwischen Lucas di Grassi und den beiden Venturi-Mercedes von Edoardo Mortara und Norman Nato geprägt. Schlussendlich jubelte Audi zum letzten Mal als Werksteam in der Formel E. Mortara und der am Ende starke Jaguar-Pilot Mitch Evans durften ebenfalls aufs Podium. De Vries hatte nach einem Kontakt eine Runde Rückstand.

Am Sonntag qualifizierte sich der spätere Meister auf dem 13. Platz. Sein Mercedes-Teamkollege Stoffel Vandoorne holte die Pole. Oliver Rowland sorgte mit Platz 2 für ein Erfolgserlebnis bei Nissan. Und der dritte Rang ging trotz Quali-Gruppe 1 an Mitch Evans, der sich dank des guten Startplatzes somit als bester Titelanwärter positionierte. Ebendieser wurde jedoch schnell zur tragischen Figur, als sein Jaguar wegen eines Defekts beim Start nicht vom Fleck kam und vom weiteren Titelanwärter und späteren Vizemeister Edoardo Mortara unglücklich torpediert wurde. „Edo" erlitt eine Fraktur eines Rückenwirbels, die glücklicherweise von selbst ausheilt. Auf eine längere rote Flagge folgte dann ein ereignisreicher Restart, im Zuge dessen BMW-Pilot Jake Dennis beim Abschiedsrennen der Münchener ebenfalls mit den nun besten Titelchancen wohl unverschuldet verunfallte.

Der Fahrertitel für de Vries war damit gesichert, allerdings wurde es in den letzten Runden noch mal hektisch, als der heraneilende Sam Bird (Jaguar) eine kurze Gefahr für die Team-WM darstellte. Schlussendlich hätte der Sonntag für Mercedes auf der Strecke aber kaum besser laufen können. Abseits davon sorgten Gerüchte über einen zeitnahen Ausstieg für eine getrübte Stimmung. Nachdem bereits durchgesickert war, dass sich Mercedes nicht zur neuen Fahrzeug-Generation (Gen3) im übernächsten Jahr bekennt, gab es auch in Berlin keine offiziellen Neuigkeiten. Der Formel-E-Teamchef von Mercedes, Ian James, kündigte eine Mitteilung zur Zukunft in den nächsten Tagen an. Allerdings bestätigte er im Gespräch, dass man beide WM-Titel verteidigen wolle. ■

FORMEL E IN BERLIN

1. Rennen, 38 Runden à 2,355 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Lucas di Grassi	46.22,528 min
2.	Edoardo Mortara	+ 0,141 s
3.	Mitch Evans	+ 5,499 s
4.	Norman Nato	+ 5,589 s
5.	Jake Dennis	+ 5,830 s
6.	Jean-Éric Vergne	+ 6,411 s
7.	António Félix da Costa	+ 6,777 s
8.	Maximilian Günther	+ 7,562 s
9.	René Rast	+ 7,798 s
10.	André Lotterer	+ 14,124 s

2. Rennen, 36 Runden à 2,355 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Norman Nato	1:11.57,152 h
2.	Oliver Rowland	+ 2,270 s
3.	Stoffel Vandoorne	+ 2,837 s
4.	André Lotterer	+ 7,105 s
5.	Alexander Sims	+ 8,453 s
6.	Pascal Wehrlein	+ 8,847 s
7.	Sam Bird	+ 10,473 s
8.	Nyck de Vries	+ 11,108 s
9.	René Rast	+ 12,189 s
10.	Tom Blomqvist	+ 12,679 s

WM-STAND FAHRER

1.	Nyck de Vries	99 Punkte
2.	Edoardo Mortara	92
3.	Jake Dennis	91
4.	Mitch Evans	90
5.	Robin Frijns	89
6.	Sam Bird	87
7.	Lucas di Grassi	87
8.	A. Félix da Costa	86
9.	Stoffel Vandoorne	82
10.	Jean-Éric Vergne	80

WM-STAND TEAMS

1.	Mercedes	181 Punkte
2.	Jaguar	177
3.	DS-Techeetah	166
4.	Audi	165
5.	Virgin-Audi	165
6.	BMW	157
7.	Venturi-Mercedes	146
8.	Porsche	137
9.	Mahindra	132
10.	Nissan	97



Am Ende unschlagbar: Will Power meldete sich beim zweiten Saisonlauf auf dem Indy-Rundkurs eindrucksvoll zurück

INDYCAR/JOE SKIBINSKI

Genugtuung

Der Australier Will Power (Team Penske) feierte nach einer langen Durststrecke seinen ersten Sieg in dieser Saison. Dank der besseren Reifenstrategie positionierte sich Power schon früh an der Spitze und konnte auch von zwei späten Neutralisierungen nicht mehr gestoppt werden. Ein Motorschaden des Meisterschaftsführenden Álex Palou (Chip Ganassi Racing) sorgt für einen spannenden Titelkampf in den letzten vier Rennen.

Von: **Philipp Körner**

Egal, ob mit Infield oder ohne: Der Indianapolis Motor Speedway bleibt weiterhin ein gutes Pflaster für Will Power. Zusammen mit seinem ersten Saisonsieg am vergangenen Samstag hat der Australier dort schon sechs Mal gewinnen können – darunter auch der Triumph beim Indy 500 im Jahr 2018. Für das Aufstellen dieses Rekords, den er sich im Übrigen mit dem NASCAR-Piloten Kyle Busch teilt, hätte Power keinen besseren Zeitpunkt wählen können. Denn nach den beiden überharten Manövern gegen seine Teamkollegen in Nashville war letzte Woche reichlich Kritik auf den Penske-Piloten eingeprasselt. Viele Fans zweifelten trotz der Vertragsverlängerung sogar an der Zukunft des IndyCar-Meisters von 2014.

Harte Mischung zu Beginn

Die Grundlage für den so wichtigen ersten Sieg schuf das Team Penske bereits vor dem Start. Während der nur knapp schnellere Pole-Sitter Patricio O'Ward (McLaren SP) die weichere Reifenmischung aufgezogen bekam, entschied man sich beim zweitplatzierten Power für den härteren Satz. Der drittplatzierte Romain Grosjean (Dale Coyne Racing) startete ebenfalls mit der langlebigeren Mischung.

Obwohl O'Ward gleich zu Beginn mit den weicheren Pneus davonmarschierte, schaffte es Power, den Abstand nach der Startphase weitgehend stabil zu halten. Mit dem Wechsel auf die rot markierten Reifen beim ersten Stopp konnte er daraufhin nicht nur aufholen, sondern auch O'Ward in Runde 18 überholen. In Runde 21 übernahm Power schließlich stoppbereinigt erstmals die Führung. Mit derselben Strategie ging kurz danach auch der auf Platz 5 gestartete Colton Herta (Andretti Autosport) vorbei. Nach dem Ende der zweiten Boxenstopp-Phase verwies Romain Grosjean den mexikanischen Pole-Piloten auf die vierte Position.

> „Es ist eine riesige Erleichterung. Mein Team hat das ganze Jahr über einen perfekten Job gemacht, ich hingegen nicht. Wir hätten häufiger gewinnen können."
>
> Will Power

Im Anschluss an einen eher ruhigen Abschnitt um die Rennhalbzeit herum startete das letzte Drittel mit reichlich Action. Zum einen hielt James Hinchcliffe (Andretti Autosport) über viele Runden hinweg Power auf und ließ so seinen Andretti-Kollegen Herta herankommen. Zum anderen gab es etliche gute Duelle über das Feld verteilt – zum Beispiel kämpften O'Ward und Alexander Rossi (Andretti Autosport) um Platz 5. In Runde 68 ereignete sich dann die für die Meisterschaft entscheidende Szene.

Ausfall und Strafe

Nach einem bis dahin soliden Rennen in den Top 10 musste Álex Palou seinen rauchenden Chip-Ganassi-Honda in der sechsten Kurve abstellen und löste so die erste Safety-Car-Phase des Tages aus. Schon vorher hatte Palou Probleme mit dem Motor-Mapping am Funk beklagt und eine etwas geringere Motorleistung vermeldet. Für das kommende Rennen auf dem World Wide Technology Raceway nahe St. Louis drohen deswegen der nächste Motorwechsel und die

PUNKTESTAND FAHRER

nach dem 12. Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Álex Palou	415
2.	Patricio O'Ward	394
3.	Scott Dixon	381
4.	Josef Newgarden	360
5.	Marcus Ericsson	353
6.	Graham Rahal	312
7.	Colton Herta	311
8.	Simon Pagenaud	295
9.	Will Power	278
10.	Rinus VeeKay	269

damit verbundenen sechs Strafplätze. Palou resümierte im TV-Interview: „Obwohl wir quasi den potenziell schlimmsten Renntag erwischt hatten, haben wir immer noch 21 Punkte Vorsprung. Wir müssen jetzt einfach konzentriert weiterarbeiten."

Power am Ende eiskalt

Obwohl die erste Neutralisierung den Vorsprung von Power eindampfte, brachte sie auch einen entscheidenden Vorteil für ihn: Nachdem er sich lange mit dem Verkehr rumärgern musste, hatte er nun endlich freie Fahrt. So konnte der Penske-Pilot schnell etwas Abstand zu den Verfolgern herausfahren, die nun vom wiederholt starken Romain Grosjean angeführt wurden. Auch dank einiger harter Duelle zwischen den nachfolgenden Piloten erschien Power so als sicherer Sieger, doch eine weitere Caution wenig später ließ den Pechvogel des Detroit-Wochenendes noch mal etwas zittern.

Auslöser der zweiten Unterbrechung war ausgerechnet sein Penske-Kollege Scott McLaughlin, der Rinus VeeKay (Ed Carpenter Racing) mit einem überambitionierten Manöver abgeschossen hatte. Da Grosjean und Herta zu diesem Zeitpunkt ihre Push-to-Pass-Sekunden aufgebraucht hatten, war klar: Power muss nur noch den Restart meistern – was ihm beim Herausbeschleunigen aus der letzten Kurve auch bereits gelang. Wie beim ersten Saisonlauf auf der Rundstrecken-Variante des Indianapolis Motor Speedway lief Romain Grosjean auf Platz 2 ein. Darauf folgten die beiden Andretti-Piloten Herta und Rossi. Palous nächstgelegener Meisterschaftsrivale „Pato" O'Ward holte mit dem fünften Platz zwar reichlich Punkte auf, haderte aber nach dem Start von der Pole-Position mit dem Rennen. Gegenüber dem TV-Sender NBC Sports fasste der Mexikaner zusammen: „Heute hatten wir einfach nicht die Performance, die es gebraucht hätte. Ich bin sogar ganz froh, dass wir das Podium verfehlt haben, denn in meinen Augen hätten wir es nicht verdient gehabt." Hinsichtlich der Meisterschaft zeigte er sich hingegen zufrieden: „Der Ausfall von Palou könnte uns das Momentum geben, das wir wollten. Ich glaube, dass uns das letzte Oval-Rennen in St. Louis kommende Woche sehr gut liegen wird." Die Fans der IndyCar-Serie können sich also auf ein spannendes Saisonfinale mit vier Rennwochenenden in den nächsten eineinhalb Monaten freuen. ■

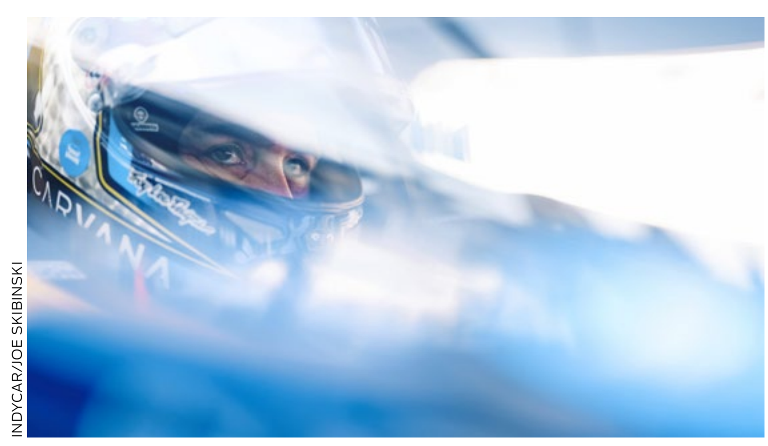


INDYCAR/WALT KUHN

Álex Palou bleibt trotz des Motorschadens an der Spitze der Meisterschaft


INDYCAR/AARON SKILLMAN

Romain Grosjean belegte wie beim ersten Indy-Rundkurs-Lauf Platz 2



INDYCAR/JOE SKIBINSKI

NASCAR-Legende Jimmie Johnson hatte sein bisher bestes IndyCar-Rennen

INDYCAR, INDIANAPOLIS-RUNDKURS 2

12. von 16 Rennen; Renndistanz: 85 Runden (207,32 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Will Power	Penske-Chevrolet	1:49.38,0811 h
2.	Romain Grosjean	Dale Coyne-Honda	+ 1,1142 s
3.	Colton Herta	Andretti-Honda	+ 2,3498 s
4.	Alexander Rossi	Andretti-Honda	+ 3,4382 s
5.	Patricio O'Ward	McLaren SP-Chevrolet	+ 4,1052 s
6.	Jack Harvey	Meyer Shank-Honda	+ 5,3233 s
7.	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 5,8553 s
8.	Josef Newgarden	Penske-Chevrolet	+ 6,2497 s
9.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 7,0080 s
10.	Takuma Sato	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 7,9449 s


INDYCAR/JAMES J. BLACK

Nächster Halt: St. Louis (21. August)

NACHRICHTEN

HARTER EINSTAND

Das IndyCar-Debüt des dänischen Alpine-Juniors Christian Lundgaard fand unter stark erschwerten Bedingungen statt. Wegen einer Lebensmittelvergiftung konnte der 20-Jährige nur etwa zwei Stunden schlafen und ging geschwächt in das längste Formel-Rennen seiner Karriere. Nach einem viel gelobten vierten Startplatz beendete er den Lauf auf einem soliden zwölften Rang.

INTERESSIERTER BESUCH

Red-Bull-Ersatzfahrer und DTM-Pilot Alex Albon schaute sich das Geschehen in Indianapolis aus nächster Nähe an. Der 25-Jährige reiste bereits am Donnerstagabend an und unterhielt sich mit verschiedenen Fahrern und Teams. Am Freitag nahm der privat gekleidete Albon außerdem kurz Platz im geparkten #52-Dale-Coyne-Racing-Honda von Cody Ware. Dem „Indianapolis Star" erklärte er, dass er schon seit seiner Zeit in der Formel 3 und Formel 2 an der IndyCar-Serie interessiert sei und dass sie weit oben auf der Liste seiner nächsten Karriere-Möglichkeiten stehe.

BOB JENKINS GESTORBEN

Am 9. August ist der frühere IndyCar-Kommentator Bob Jenkins nach einer schweren Krebserkrankung im Alter von 73 Jahren verstorben. Der in Liberty, Indiana, aufgewachsene Jenkins arbeitete unter anderem für den Radiodienst des Indianapolis Motor Speedway und für die Fernsehsender ABC und ESPN. Zusätzlich zur IndyCar-Serie kommentierte Jenkins viele Jahre Rennen der NASCAR und ist so in den Original-Fassungen der legendären Motorsport-Filme „Days of Thunder" und „Talladega Nights" zu hören. IndyCar-Besitzer Roger Penske kondolierte: „Bob Jenkins hatte eine unbeschreibliche Leidenschaft für den Rennsport, und sein Enthusiasmus, die Liebe für den Sport und das Fachwissen haben ihn zum Liebling der Fans gemacht."



Blick in die Glaskugel

Ganz so triumphal wie früher wird es nicht werden, aber 50 000 Fans dürfen rein

XPB

Wird die 89. Ausgabe des 24h-Rennens in Le Mans ein Klassiker? Eher nicht, denn die Herstellerpräsenz ist übersichtlich, 87 Prozent des Starterfeldes bestehen aus Privatteams. Doch eben deshalb ist ein Überraschungssieg an der Spitze nicht auszuschließen, hier richtet sich der Blick auf die LMP2-Wagen. Die GT-Klassen werden ganz sicher auch mit harten Fights glänzen.

Von: **Marcus Schurig**

Der berühmte Blick in die Glaskugel ist natürlich am Ende nicht viel mehr als ein fauler Zauber. Das gilt besonders für Le Mans, denn keine andere Sportart auf der Welt bietet einen Wettkampf über 24 Stunden mit 61 Rennwagen, verteilt auf einer 13,626 Kilometer langen Strecke – da kann alles passieren. Tasten wir uns also Schritt für Schritt an die Wahrscheinlichkeit heran: Da wären die allgemeinen Rahmenbedingungen, die Ableitungen aus der laufenden WM-Saison, das Thema Balance of Performance, die Frage der Zuverlässigkeit und schließlich noch der Testtag, der am vergangenen Sonntag in Le Mans stattfand.

61 Starter, 8 Werkswagen

Zuerst die Rahmenbedingungen: Die 89. Ausgabe in Le Mans findet wieder unter Corona-Bedingungen statt, aber gemildert im Vergleich zum Vorjahr. Journalisten dürfen wieder ins Fahrerlager, wenngleich nur 100 Medienvertreter zugelassen wurden. Geimpfte Zuschauer dürfen auch wieder an die Strecke, 50 000 Tickets wollte der ACO verkaufen, aber Fakt ist, dass noch Karten übrig sind. Der neue Termin im August, dem großen Urlaubsmonat in Frankreich, hat nicht geholfen. Dafür ist die Wettervorhersage toll: Für das Rennen sind Sonnenschein und Temperaturen von bis zu 27 Grad vorhergesagt.

Le Mans hat seinen Hype temporär eingebüßt: Alle wissen, dass es ab 2023 mit Hypercar und LMDh in der Topklasse wieder steil aufwärts geht, aber Fakt ist auch, dass das Herstellerinteresse im Moment eher auf dem Tiefpunkt angekommen ist: Toyota (Hypercar) sowie Porsche, Ferrari und Corvette (GTE-Pro-Klasse) stellen acht Werksautos – von 61 Startern. Die Masse stellen Privatteams aus den Klassen LMP2 und GTE-Am, die zusammen auf 48 Nennungen kommen.

> „Das wahre Kräfteverhältnis in der GTE-Pro-Klasse sehen wir wie in der Vergangenheit wohl erst zu Beginn des 24h-Rennens.“
>
> Porsche-Werkspilot Kévin Estre

Die Ableitungen aus der laufenden Saison der Sportwagen-WM heizen die Spannung auch nicht an: Natürlich wird Le Mans 2021 wieder seine eigenen Dramen produzieren, was der Strecke und der langen Renndistanz geschuldet ist. Folgt man dem bisherigen WM-Verlauf, so sind die Ergebnisse aber in gewisser Weise vorhersehbar. Toyota hat in der Topklasse alle drei Rennen in Spa, Portimão und Monza gewonnen, und wenn alles nach Plan läuft, werden sie in Le Mans den vierten Saisonsieg und damit den vierten Le-Mans-Sieg in Folge einfahren. In der LMP2-Klasse setzte sich 2021 die etablierte Überlegenheit des United-Autosports-Teams mit zwei Siegen fort, nur die Jota-Truppe konnte dem Dominator in Portimão einmal ein Schnippchen schlagen.

Die GTE-Pro-Klasse sorgte für die engsten Rennen der WM-Saison: Beim letzten Lauf in Monza gab es zum Beispiel über sechs Stunden eine knackige Dauerfehde zwischen Porsche und Ferrari, es ging sprichwörtlich um jede Zehntelsekunde. Porsche entschied den Krimi knapp zu seinen Gunsten. Dazu sorgt der Zutritt des Corvette-Werksteams aus der IMSA-Serie für einen Schuss Ungewissheit – die Amis sind das schwarze Schaf im GTE-Geknödel von Le Mans.

Dazu muss man in diesem Kontext beachten, dass ACO und FIA für das Saisonhighlight in Le Mans wegen der besonderen

Streckencharakteristik eine spezielle Balance of Performance (BOP) aufsetzen, die über die Wettbewerbsfähigkeit in den zwei Herstellerklassen Hypercars (LMH) und GTE-Pro mitentscheidet. ACO und FIA haben bei der Auto-BOP für die reguläre WM-Saison unter Beweis gestellt, dass sie ein funktionierendes System im GT-Sport etabliert haben. Für Le Mans haben Porsche und Ferrari mehr Leistung im Vergleich zum Vorjahr erhalten, Ferrari durfte dazu noch 10 Kilo ausladen.

Kniffliger ist die Lage bei der Corvette C8.R, denn die Amis mussten den Start in Le Mans 2020 wegen Corona absagen. Die Regelgeber haben zwar die Daten aus den IMSA-Rennen als Annäherungswert, trotzdem handelt es sich de facto um eine Ersteinstufung des Autos für Le Mans. Mit 1276 Kilo liegt die Corvette exakt in der Mitte zwischen Ferrari und Porsche, die Restriktoren liegen mit zweimal 42,7 mm eher im vorsichtigen Bereich. Porsche kann davon ein Lied trällern: Beim Debüt des 911 RSR-19 war Porsche 2020 über die BOP tendenziell eher gehandicapt. „Die Wahrheit in puncto Speed und Kräfteverhältnis in der GTE-Pro-Klasse

„Wir sind sehr zuversichtlich, dass wir die Probleme aus dem dritten Rennen in Monza verstanden und behoben haben.“

Toyota-Technikchef Vasselon

sehen wir wie in der Vergangenheit wohl erst zu Beginn des 24h-Rennens“, rezitiert Porsche-Werkspilot Kévin Estre eine gültige Le-Mans-Weisheit.

Nicht minder komplex ist die Ausgangslage in der neuen Hypercar-Topklasse, wo in diesem Jahr erstmals ebenfalls eine BOP zum Einsatz kommt. Genau genommen treten hier aber drei unterschiedliche Konzepte an: Das Alpine-Team setzt den ehemaligen Rebellion-LMP1 ein, Glickenhaus ein Hypercar ohne Hybrid, Toyota ein Hypercar-Auto mit Hybrid und Allrad. Die Leistung der Hypercars in Le Mans sollte eigentlich auf 500 kW begrenzt werden, doch nach der Einstufung für den Testtag fahren Toyota mit 515 kW und Glickenhaus mit 520 kW.

ACO und FIA wollten damit eine bessere Abgrenzung zu den LMP2-Wagen erreichen, die bei den Rennen in Spa und Portimão den Hypercars mächtig auf die Pelle gerückt waren. Gleichzeitig wurde die Energiemenge für den Alpine pro Stint um 78 Kilojoule reduziert. Das Team hat errechnet, dass man bei der Reichweite eine Runde weniger weit kommt als Toyota, was im Vergleich zu den bisherigen WM-Läufen aber als Verbesserung zu werten ist.

LMH: BOP und Separierung

Bei den Hypercars könnte allerdings die technische Zuverlässigkeit eine größere Rolle spielen als die BOP-Einstufung: In Monza zeigte Topfavorit Toyota Schwächen bei der Dauerhaltbarkeit. Laut Technikchef Pascal Vasselon ist das elektrische Problem, das einen Toyota kurzfristig auf der Strecke stranden ließ, behoben. Die restlichen Probleme ließen sich auf eine Verunreinigung in der Nachtankanlage zurückverfolgen. „Natürlich treten wir mit dem GR010 Hybrid zum ersten Mal in Le Mans an, da kann es immer passieren, dass Probleme wie aus dem Nichts auftauchen“, erklärt Vasselon. „Aber wir sind sehr zuversichtlich, dass wir die Schwierigkeiten aus Monza verstanden und behoben haben.“

Ob das so auch für die Klassengegner von Glickenhaus und Alpine gilt, ist die nächste Frage. Das Glickenhaus-Team hatte in Monza mit hohem Bremsenverschleiß zu kämpfen, ähnlich war es für Alpine in Portimão. Die Piloten der beiden Glickenhaus 007 LMH beklagten außerdem eine nicht optimal arbeitende Traktionskontrolle sowie ein loses Heck in schnellen Kurven. Alpine wiederum musste in Monza die Leistung des Motors runterdimmen, um die Reichweite im Rennen zu strecken.

Toyota-Technikchef Vasselon beklagt seit Saisonbeginn zudem, dass die LMP2 den Hypercar-Topwagen bei der Laptime-Performance im Genick sitzen. „Daher müssen wir in Le Mans mit einem Auge immer auf die LMP2-Klasse schauen, denn ein größeres Problem bei uns kann dazu führen, dass die LMP2-Wagen in direkte Schlagdistanz kommen.“

Toyota hat mit seiner Statur als Werksteam sicher die besten Voraussetzungen, um in Le Mans



MOTORSPORT-IMAGES

Das United-Autosports-Team dominiert die LMP2-Klasse seit Jahren



TOYOTA

Toyota debütiert mit dem GR010 in Le Mans. Stimmt die Zuverlässigkeit?



MOTORSPORT-IMAGES

Über eine Runde ist der Glickenhaus sehr fix. Und über die lange Distanz?



MOTORSPORT-IMAGES

Stärkster Außenseiter? Der Rebellion von Alpine ist jedenfalls zuverlässig



Porsche hatte 2020 beim Le-Mans-Debüt des RSR-19 seine liebe Mühe – das soll sich 2021 ändern

PORSCHE

trotz neuem Auto ohne Probleme über die Distanz zu kommen, bei Glickenhaus muss man Abstriche machen. „Alle Hypercar-Teams sind wegen der Zuverlässigkeit in Le Mans angespannt", hält Glickenhaus-Pilot Richard Westbrook fest. Der Alpine A480 hat als Ex-Rebellion den höchsten Reifegrad bei der Zuverlässigkeit. Was wir sagen wollen: Wenn Toyota in Probleme trudelt, könnte Alpine womöglich zum Abstauber werden.

Und wenn auch bei Alpine etwas schief läuft, stehen mehr als zehn hochkarätig besetzte LMP2-Wagen parat, um für eine echte Überraschung zu sorgen. „Natürlich ist Toyota der Favorit auf den Sieg", sagt Jota-LMP2-Teamchef Sam Hignett. „Aber wir sorgen uns nicht um den Gesamtsieg, nur um den Klassensieg. Toyota hat einen Puffer beim Speed und bei der Reichweite – wir hätten nur dann eine Chance, wenn sie in gröbere Probleme laufen."

Test ohne Aussagekraft?

Der Testtag am vergangenen Sonntag lieferte noch keine Hinweise darauf, dass die Hypercars schwächeln: Toyota spulte mit zwei Autos gut 1400 Kilometer ab. „Soweit ich mich erinnern kann, ist das für uns ein Rekord beim Testtag", freute sich Technikchef Pascal Vasselon.

Mit Gelassenheit und Respekt nahm man bei Toyota zur Kenntnis, dass Glickenhaus-Pilot Olivier Pla in den letzten zehn Minuten des Testtages noch eine neue Bestzeit herausfuhr (siehe Meldung rechte Seite). „Uns war klar, dass Glickenhaus in le Mans über eine Runde extrem schnell sein wird, weil das Auto speziell für Le Mans konzipiert wurde", so Vasselon. Übrigens hatten weder Glickenhaus noch Alpine am Testtag große technische Probleme zu beklagen. Die Rundenzeiten lagen eng beieinander, und die Klassenseparierung zwischen Hypercars und LMP2 lag im Rahmen: Das Delta zwischen den Bestzeiten lag bei zwei Sekunden.

Auch in der GTE-Pro-Klasse liegt – noch – alles eng beieinander: Porsche vor Ferrari und Corvette, die Top-Sechs waren bei Rundenzeiten von 233 Sekunden nur um drei Zehntel getrennt, dahinter folgte die erste Corvette mit einem Rückstand von fünf Zehnteln. „Wir sehen schon jetzt, dass es im Rennen sehr eng zugehen könnte", so der WEC-Einsatzleiter von Porsche, Alex Stehlig. „Das Team und das Auto, das die wenigsten Fehler mit der besten Performance kombiniert, wird am Ende vorne sein."

Bei dieser Ausgeglichenheit kann man sich eine Prognose für das Rennen zunächst mal abschminken, zumal in der Vergangenheit die Besonderheiten der Le-Mans-Gelbphasen mit drei Safety-Car-Wagen das GT-Rennen oft vorentschieden haben. Wer da zur richtigen Zeit an der richtigen Stelle war, der knackte den Le-Mans-Jackpot – mit Glück!

Der Blick in die Glaskugel für Le Mans ist auch nach dem Testtag trüb, es bleibt ein fauler Zauber. Die Zuschauer und Fans haben 2021 dafür die Wahl beim Zuschauen: Sowohl Eurosport (Trainings und Rennen) als auch RTL Nitro (Rennen) übertragen live vom größten Langstreckenrennen der Welt. ■



MOTORSPORT-IMAGES

Gelb als Ärgernis: Oft wurden die GT-Rennen durch Gelbphasen entschieden



FERRARI

Bezogen auf fahrzeugspezifische Stärken, müsste Le Mans Ferrari liegen



CORVETTE

Mit Corvette muss man rechnen, die Amis haben eine gute Siegquote

Sportwagen-WM (WEC): Glickenhaus-Bestzeit beim Le-Mans-Vortest

Kleine Sensation beim Test

Großer Etappenerfolg für das kleine private Hypercar-Team des US-Milliardärs Jim Glickenhaus: Pilot Olivier Pla nutzte die letzten Minuten des Vortests und stempelte die Bestzeit auf den heiligen Asphalt von Le Mans – und schlug damit Top-Favorit Toyota. Ein Quali-Run mit wenig Sprit? Von wegen!

Von: **Marcus Schurig**

Der Streckensprecher in Le Mans geriet außer Atem, was immer als Anzeichen für Unheil oder für etwas Großartiges zu werten ist. Olivier Pla war mit seinem Glickenhaus-Hypercar LM 007 mit der Startnummer 708 auf dem Weg zu einer neuen Bestzeit, kurz vor dem Ende der zweiten und letzten Session des Le-Mans-Testtags. Am Ende blieb die Uhr für Pla bei 3.29,115 Minuten stehen, womit das Glickenhaus-Team die japanische Werksabordnung von Toyota um zwei beziehungsweise fünf Zehntelsekunden abhängte.

Die kleine Sensation sorgte für große Freude bei den Glickenhäusern, auch wenn der Big Boss Jim Glickenhaus noch in Laguna Seca bei der Monterey Car Week weilte. Und dann stellte jeder diese Fragen: Wie hat Glickenhaus das gemacht? Wenig Sprit? Welche Reifen? Quali-Modus? Alles Unsinn, wie Piloten und Ingenieure bestätigten. „Wir tankten beim Vortest bei jedem Stopp immer randvoll", erklärte ein Glickenhaus-Ingenieur. Der Superkleber war auch nicht drauf, wie Pilot Pla erklärte: „Wir machten neue Reifen drauf und tankten voll, um zu sehen, welche Zeit wir schaffen können." Doch leider konnte Pla den Peak des



MOTORSPORT-IMAGES

Olivier Pla schaffte im Glickenhaus-Hypercar die Bestzeit beim Vortest

Reifens wegen Verkehr auf der Strecke gar nicht nutzen: Die Bestzeit schaffte er erst in seiner vierten fliegenden Runde, im fünften Anlauf bestätigte der Franzose die Zeit mit 3.29,2 Minuten. Zu Deutsch: Das war kein Feuerwerk für die Galerie, sondern ein Warnschuss an die Gegner. „Wenn man die besten Sektorzeiten unserer beiden Autos zu einer theoretisch idealen Runde zusammenrechnet, lagen wir bei 3.28-Minuten tief", sagte ein Glickenhaus-Ingenieur. Jedoch lag Toyota auf dem exakt identischen Niveau. Glickenhaus mag vielleicht im Rennen kein Herausforderer für Toyota sein – in der Qualifikation werden die Amis alles daran setzen, um Toyota die Show zu stehlen. ■

Rennstrecken: Spa-Chefin Nathalie Maillet ermordet

Schock: Spa-CEO Maillet ermordet

Schock in Belgien: Die Chefin der Rennstrecke von Spa-Francorchamps, Nathalie Maillet, fiel in der Nacht von Samstag auf Sonntag einem skurrilen Gewaltverbrechen zum Opfer. Die Bestürzung in der Rennsportgemeinde war groß.

Von: **Marcus Schurig**

Sogar beim Vortest zum 24h-Rennen in Le Mans war der gewaltsame Tod der Rennstreckenchefin von Spa ein großes Thema, wobei die nebulösen Umstände für teilweise haltlose Spekulationen sorgten. Im Moment laufen die Ermittlungen von Polizei und Staatsanwaltschaft in der Stadt Gouvy (Arrondissement Bastogne) noch. Doch belgische Medien berichten übereinstimmend, dass der Ehemann von Nathalie Maillet, Franz Dubois, seine Frau mit einer anderen Partnerin im gemeinsamen Haus überraschte, die beiden Frauen erschoss und sich dann selbst richtete. Maillet war seit 2016 Streckenchefin in Spa, ihr Ehemann Franz Dubois gründete unter anderem den VW Beetle Fun Cup, dessen jährliches Saisonhighlight, ein 25-Stunden-Rennen, auf der Strecke in Spa ausgetragen wurde.

„Wir sind über alle Maßen geschockt von dieser Nachricht", erklärte ACO-Präsident Pierre Fillon in Le Mans. „Wir standen mit Nathalie Maillet in regelmäßigem Kontakt und hatten aufgrund unserer vielen WM-Starts in Spa eine sehr persönliche und herzliche Verbindung. Unser Mitgefühl gilt den Angehörigen." ■

Hilfsaktionen für Flutopfer

Weitere Hilfe in der Eifel benötigt

Auch fünf Wochen nach der Flutkatastrophe in der Eifel wird weiterhin Unterstützung benötigt. Zahlreiche Hilfsaktionen aus dem Motorsport laufen derzeit und brauchen weiter Zuspruch, weil der Wiederaufbau noch lange dauert.

Von: **Bianca Leppert**

In den ersten Tagen nach der Flutkatastrophe in der Eifel Mitte Juli war die Hilfsbereitschaft überwältigend. Doch auch jetzt sind die Menschen dort auf weiteres Engagement angewiesen. „Wir haben extrem viele Anfragen von Betroffenen, die weiterhin Hilfe in jeglicher Form benötigen", sagt Absolute Racing-Teamchef Ingo Matter, der in der Initiative www.helfer-shuttle.de aktiv ist. Dort registrieren Betroffene aus der Region die Projekte, bei denen sie helfende Hände brauchen. Die Initiative vermittelt Freiwillige und bringt sie an die Einsatzorte. Freiwillige können sich wiederum auf der Homepage registrieren oder direkt zum Shuttle-Punkt (Innovationspark Grafschaft) kommen.

Daneben laufen auch viele Versteigerungen für den guten Zweck. Im Rahmen der Aktion #WirfuerdieEifel – organisiert von Mini Auto – kommen unter anderem Rennoveralls von Marc Lieb, Marco Seefried, Jörg Bergmeister, Michael Christensen, Frederic Makowiecki, Richard Lietz und Co. unter den Hammer. Ernsthaft Interessierte können sich unter spende@miniauto.net oder 02 08/43 59 89 melden, um Gebote für die Auktionen abzugeben. ■

Thierry Neuville nutzte seinen Erfahrungsvorsprung und fuhr in der Heimat nur so schnell, wie er musste

Kontrollierte Offen

Der Sieg war so logisch, dass er schon wieder unwahrscheinlich schien: Thierry Neuville und Martijn Wydaeghe stürzen Rallye-Belgien beim ersten belgischen WM-Lauf in einen Freuden-Taumel und bringen Hyundai wieder ins Titelrennen. Doch trotz aller Dominanz war der Erfolg des Nationalhelden eine Zitterpartie.

Von: **Markus Stier**

Wenn alle Kollegen, Experten und selbst der Veranstalter dir die Favoritenrolle zuschieben, dann kannst du eigentlich nur verlieren. „Na ja, ich kann ja auch gewinnen“, sagt Thierry Neuville trocken und zeigt so vor dem Start, dass er auch argumentativ die Handbremswende beherrscht.

Die erste belgische WM-Rallye ist nach Aussage der Aktiven der heikelste Asphalt-Lauf aller Zeiten. Selbst Craig Breen, als irischer Asphaltmeister einiges an schlüpfrigem Teer gewohnt, bestätigt: „Das ist das Schwierigste, das ich kenne.“ Immerhin, Hyundais zurzeit beste Aushilfe weiß wenigstens, was ihn erwartet. Neben Neuville ist er der Einzige, der zuvor in Ypern am Start war. Breen gewann die letzte ausgetragene Ausgabe des Klassikers 2019, allerdings auf einem R5-Auto. Der Einzige, der in Westflandern auch schon mit einem WRC am Start war, ist Neuville.

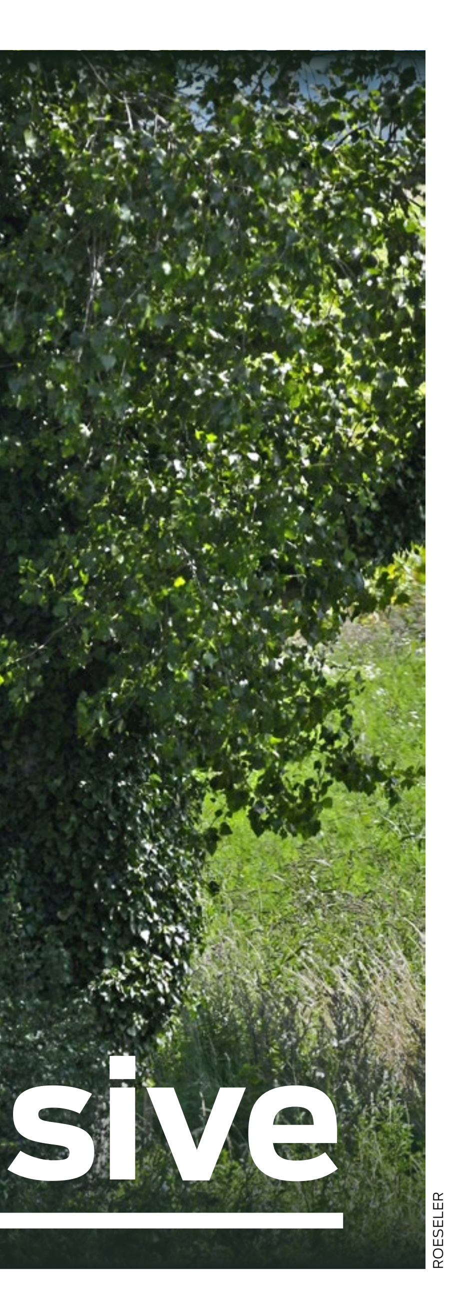
„Es ist wahnsinnig schwer, den Grip einzuschätzen“, sagt Sébastien Ogier, der immerhin als Erster auf die vermeintlich saubere Piste darf und sein blaues Wunder erleben wird. Die sanft hügelige Landschaft Flanderns ist ein Gewirr aus Abzweigen, in dem selbst gestandene Champions wie Ott Tänak zuweilen die Orientierung verlieren. Der Belag besteht aus verschiedensten Sorten Asphalt, von nagelneu bis geflickt, von breiten Landstraßen bis einspurigen Wirtschaftswegen, von feinstem Flüster-Teer bis zu Beton mit scharfen Abbruchkanten. Zwischen den Abbiegemöglichkeiten liegen auf schmaler Piste lange Vollgaspassagen, auf denen die Toyota als am längsten übersetzte Renner Tempo 192 erreichen. Solche Werte schafften zuletzt voll eskalierte Gruppe-B-Autos mit über 500 PS im Jahr 1986.

Abflug mit 167 km/h

Dass derlei Zahlen nicht nur spektakulär, sondern auch heikel sind, zeigt sich am Samstag: Eine mit Tempo 167 eingeleitete Pirouette endet bei Adrien Fourmaux nur deshalb nach dreieinhalb Umdrehungen, weil ein Strommast das Auto auf der Fahrerseite vehement abbremst und den Franzosen nach Hause humpeln lässt. Zum Glück ist sonst niemand verletzt, vor allem nicht beim Abflug von Takamoto Katsuta, der nach der einzigen Sprungkuppe der Rallye die folgende Links verpasst, in einen Graben eintaucht und mit Schwung einen Mast fällt. „Keine Ahnung, nach der Landung hat sich die Lenkung verhärtet“, gibt er zu Protokoll. Nur um einen Meter verfehlt der Japaner einen Streckenposten, der die kinetische Energie eines modernen WRC ebenso unterschätzt hat wie der Veranstalter, der die Zaungäste an mancher Stelle zu nah ans Geschehen ließ.



Mehr Heimspiel geht kaum: Thierry Neuville ist von Francorchamps aus in 20 Kilometern daheim, Martijn Wydaeghe von Ypern in 15.



Pierre-Yves Loubet im vierten Hyundai und Gus Greensmith im Ford mussten die Erfahrung machen, dass die nach entspannter Corona-Lage in Flandern genehmigte Rückkehr des Publikums keineswegs die Rückkehr auf die Piste bedeutet. 5000 waren erlaubt – pro Prüfung. Den Enthusiasmus einiger Fans empfindet FIA-Sicherheitschefin Michèle Mouton als Bedrohung. Die Rallyeleitung streicht die letzte Freitagsprüfung, um das Volk rechtzeitig zu disziplinieren. Zurück zu Loubet: Selbst zehn gestandene Flamen zerren vergebens an seinem i20. Zu tief sind die Entwässerungsgräben der feuchten Gegend. Der Korse und der Engländer versauen sich ihre Rallye immerhin langsam genug, dass ihre Autos reparabel sind und sie die Rallye wenigstens beenden konnten, wenn auch unter ferner liefen.

Die wahre Würze Yperns bringt aber nicht der Speed, sondern der Dreck. Nirgends wird so übers Bankett geräubert wie hier. Wenigstens der Regen hat sich rechtzeitig verzogen. Ist ganz Flandern durchgeweicht, wird aus der Asphalt-Rallye ein unberechenbares Gerutsche. Doch auch die Sommersonne kann den Matsch der vergangenen Wochen nicht über Nacht zu Staub pulverisieren, und so sind die Pisten schon nach den Besichtigungsfahrten ordentlich eingesaut. Überall Reifenstapel oder Strohballen als Anti-Abschneide-Maßnahme zu platzieren, ist ein Ding der Unmöglichkeit. Rallye-Leiter Alain Penasse sieht die Sache sowieso extrem locker: „Sie sind doch Rallye-Fahrer. Sollen sie selbst entscheiden, wo sie abkürzen und wo nicht.“ Weltmeister Ogier muss grinsen: „Manche fahren selbst an Stellen durch die Wiese, wo es schneller wäre, auf dem Asphalt zu bleiben.“

Seine Truppe ist mit einer klaren Defensiv-Taktik am Start. Mit sechs Siegen bei sieben Rallyes und satten 41 Punkten Vorsprung hat Teamchef Jari-Matti Latvala die Parole ausgegeben: „Wir müssen nicht gewinnen, wir müssen einfach weiter gut punkten.“ Und getreu dem Motto „Wenn wir schon nicht siegen können, treten wir euch wenigstens den Rasen kaputt“ ist die Aufgabe der beiden Tabellenbesten, nicht nur möglichst eilig gegen die tickende Uhr vorwärtszustreben, sondern auch möglichst viel Erdreich hinter sich zu werfen, um den Nachfolgenden das Leben schwerer zu machen.

Womit Ogier und Verfolger Elfyn Evans nicht gerechnet haben: Durch Wetter und Landwirtschaftsverkehr liegt auf den Sträßchen eine dünne Staubschicht, die sie ebenso am schnellen Fortkommen hindert wie die Sandauflage sardischer Schotterprüfungen. Thierry Neuville sagt schon vorher: „Wenn ich es mir aussuchen könnte, fahre ich hier als Dritter los.“ Praktischerweise ist genau das seine Startposition.

Ogier weiß schon nach der ersten Prüfung am Freitagnachmittag, dass er dieses Mal nicht um den Sieg fährt, und nach der ersten Schleife ist das mit 30 Sekunden Rückstand auch amtlich. Bei Zeitabständen, die vom Schnellsten auf den Nachfolgenden nie mehr als 2,3 Sekunden messen, eine Welt. Selbst Elfyn Evans, der wenigstens Ogier zum Kehren vor sich hat, liegt schon 17 Sekunden zurück.

Falsche Teststrecken

Mit seinem zackigen Einlenkverhalten müsste Ypern wie geschaffen sein für das japanische Gokart aus finnischer Fertigung, ist es aber nicht. Das Team hat schon zum dritten Mal in dieser Saison bei der Auswahl der Teststrecken danebengelegen. „Die waren sehr schnell und eher flüssig“, gesteht Jari-Matti Latvala. Und so ist die Yaris-Fraktion für optimale Highspeed-Stabilität eher leicht untersteuernd ausgelegt und lenkt in den vielen engen Winkeln ungewohnt unwillig ein. In den eher engen Abzweigen mit Sandauflage ist nicht zuletzt Traktion gefragt.

Der Hyundai ward oft wegen mangelnder Steifigkeit bekrittelt, genau die zahlt sich in Belgien aus. Die i20 liegen am Kurvenausgang wie festgeschraubt und beschleunigen hurtig davon, während die zu hart abgestimmten Toyota nicht selten ihre scharrenden Hinterachsen einfangen müssen. Ob die um fünf Kilometer kürzere Übersetzung des Hyundai bei den unzähligen Beschleunigungsphasen ein Vorteil ist, können selbst die Ingenieure nicht sagen.

Ogier kämpft mit der Piste und dem Auto, Evans mit sich selbst. Der Waliser tut das, was er immer macht, wenn das Auto nicht so will wie er: Er nimmt Tempo raus. Aus diesem Modus kommt er bis zum Ende der Rallye nicht mehr heraus. Er schafft es wie Ogier nicht aufs Treppchen, und das liegt vor allem am dritten Teamkollegen. Kalle Rovanperä schwört, der Gasfuß fühle sich nach dem Erfolg in Estland kein bisschen schwerer an, aber die automatisch breitere Brust, die nach dem ersten WM-Sieg der Karriere wächst, ist keine Voodoo-Wissenschaft, sondern eine oft bewiesene Tatsache.

Wenn Rovanperä an diesem Wochenende über irgendetwas klagt, dann höchstens über die eigene Vorsicht, die vielleicht dazu führte, dass der Finne genau das Tempo anschlägt, das es in Ypern braucht. Immer in enger Schlagdistanz zu Evans, lässt er den Vize-Weltmeister am finalen Tag einfach stehen. Ogier liefert die schwächste Vorstellung seiner starken Saison, auch ohne zwei Reifenschäden, die ihn einige Sekunden kosten, wäre es für den durch den staubigen ersten Morgen geschockten Franzosen schwer geworden, mehr als Fünfter zu werden. Evans macht im Kampf um Platz 3 kleine Fehler, die ihm den Kampfgeist nehmen, Rovanperä fährt stoisch seinen Stiefel und wird unaufhaltsam Dritter und bester Toyota-Mann. „Ich bin stolz, dass ich der Beste unter den Neulingen bin“, sagt der Mann aus Jyväskylä ungewohnt emotional. ▷



Neuville: Freude vor allem über den ersten WM-Sieg von Beifahrer Wydaeghe



ROESELER

Die letzten Meter gingen über den Rallycrosskurs von Spa



ROESELER

Nix zu holen: Beide Ford-Fahrer landeten chancenlos im Graben



Neuville und Breen – zwei, die sich auskennen – sind vom ersten Meter an unantastbar, auch wenn der Dritte im Hyundai-Bunde das zunächst nicht wahrhaben will. Nach dem Selbstverständnis des Ott Tänak ist niemand auf der Welt schneller als Ott Tänak, und die Bestzeit auf WP1 scheint dem Esten recht zu geben. Aber schon auf der zweiten Prüfung rutscht er in einer engen Links ins Aus und hat Glück, dass dort kein Graben lauert, sondern ein Notausgang. Nach vier Nullnummern bei sieben Rallyes nimmt Tänak den glimpflichen Ausgang eines erneut frühen Fehlers wohlwollend zur Kenntnis und zeigt sich erleichtert, dass er das Etappenziel erreicht. Mit den vorderen Plätzen hat er trotzdem nichts zu tun. Ein Reifenschaden zwingt nach einem Steintreffer zum Wechsel. Die Wagenheber-Kurbel bricht ab. Tänak kann das Ding flicken, nicht aber die verlorenen drei Minuten. Mehr als Platz 6 und die fünf Extrapunkte für die Bestzeit in der Powerstage gibt es nicht zu holen.

Ein Dreifachsieg macht sich gut auf den Siegerehrungsfotos, bringt aber nichts in der Punktewertung, wo ja nur die zwei bestplatzierten Werksfahrer gewertet werden. Tänaks Malheur nimmt Craig Breen die Chance, endlich seinen ersten WM-Sieg einzufahren. Am ersten Tag nur 7,6 Sekunden hinter Neuville, startet er eine Attacke am Samstagmorgen, die ihn bis auf 4,8 Sekunden heranbringt. Neuville lässt das Polster gar bei Halbzeit auf 3,5 Sekunden schmelzen, ohne nervös zu werden. „Craig weiß, dass wir beide Autos ins Ziel bringen müssen. Ich glaube nicht, dass er was Dummes tut“, sagt Neuville. Nach zwei Etappen wäre Breen mit 10,5 Sekunden immer noch nah genug, aber er sagt am Samstagabend selbst: „Es spielt keine Rolle, ob es Sekunden oder Minuten sind.“

Angst vor Blasen

Breen weiß auch, dass Neuville nicht alle Karten auf den Tisch gelegt hat. Der Lokalheld fährt nur so schnell, wie er muss, lässt sich nur sieben Bestzeiten auf den 19 Prüfungen notieren. Sonst vor Selbstvertrauen strotzend, zeigt sich der Favorit ungewohnt furchtsam: „Ich will mir vor allem keinen Reifenschaden einfangen.“ Das ist bei der ständigen Räuberei durchs Grobe leicht passiert, umso mehr, als dass sich selbst die härteren Pirelli-Reifen als unerwartet verwundbar erweisen. Die Gummis des neuen Einheitsausrüsters sind ein Dauer-Gesprächsthema. Während die Italiener bei ihren Schotter-Reifen vor Estland nachgerüstet haben, ist bei den vulnerablen 18-Zöllern für Festbeläge seit Kroatien im April nichts passiert. Während die Hersteller nur hinter den Kulissen Druck machen, wird der Weltmeister schon vor der Rallye deutlich: „Wir wissen, dass wir mit Reifen fahren, die nicht WRC-tauglich sind.“

Nicht nur bei Toyota, auch bei den Hyundai bildeten sich selbst bei der harten Mischung und kühlen Temperaturen bei den

!

Es ist ein halbes Jahr her, dass Hyundai gewonnen hat, und zehn Monate, dass es einen Doppelsieg gab (Sardinien 2020).

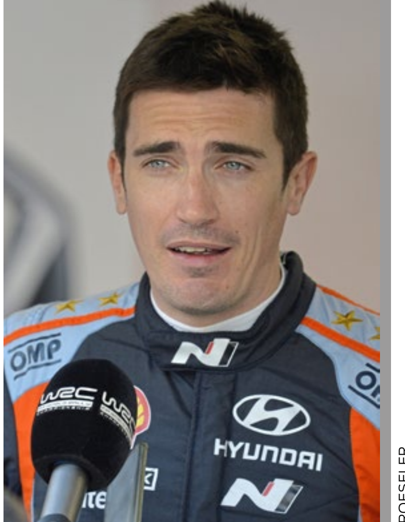
Testfahrten zwischen Karkasse und Lauffläche Blasen, die im schlimmsten Fall zur Ablösung der Laufflächen führen. Die Blasen sind bei abgekühltem Gummi zuweilen nicht mehr sichtbar, das macht es umso tückischer. Neuville ist besonders sensibilisiert: Weil es bei den Tests überwiegend nass war, hat er einen auf Sardinien eingesparten Testtag, der eigentlich für die Vorbereitung auf Finnland vorgesehen war, als Joker gezogen. Am Sonntag vor der Rallye rückt er mit


Was für eine Kulisse: Der Servicepark des belgischen WM-Laufes liegt mitten in der Altstadt von Ypern

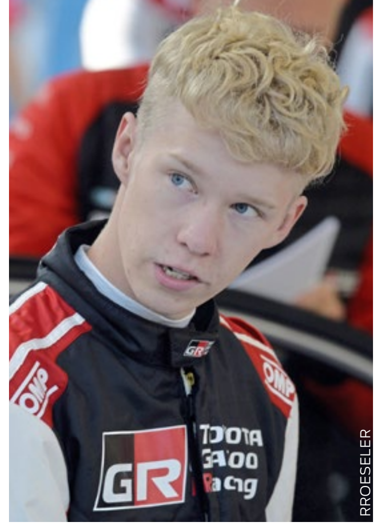
ROESELER


ROESELER

Ogier: Zwei Reifenschäden, aber auch so war der Champ nicht in Form


ROESELER

Breen: Nächste Visitenkarte


RROESELER

Rovanperä: Bester Toyota-Mann

seinem Testteam in Belgien noch einmal aus, findet auf trockenen Pisten erstens ein perfektes Setup und entdeckt zweitens die Gefahr unter der Profiloberfläche.

Keine Spielchen

Nur die hinten im Dreck ohnehin aussichtslosen Ford zocken anfangs und nehmen nur ein Ersatzrad an Bord. Ansonsten ist das Feld nahezu geschlossen mit sechs Rädern unterwegs. Anders als der anfangs noch mit drei weichen Reifen experimentierende Ogier, lässt Neuville in böser Ahnung das ganze Wochenende ausschließlich harte Reifen aufziehen. Selbst als am Samstagabend das Gröbste überstanden ist, weil die Rallye am Sonntag für vier kurze Prüfungen in die Wallonie nach Francorchamps umzieht, mag sich der Führende nicht entspannen und versucht, dem Straßenrand nicht zu nahe zu kommen, was auf den engen Nebenwegen der Rennstrecke von Spa gar nicht so einfach ist. Breen trifft in einem unkonzentrierten Moment eine Böschung und preist das Schietwetter der vergangenen Wochen: „Der Boden war zum Glück noch weich, sonst wäre dort Schluss gewesen.“

So aber feiert Breen nach Estland einen weiteren zweiten Platz und stärkt damit seine Verhandlungsposition für ein Vollzeit-Engagement. Thierry Neuville schenkt mit fehlerfreier Fahrt sich, seinen Fans, seiner Nation und seinem jungen Beifahrer den ersehnten Sieg, für Martijn Wydaeghe ist es der erste. Wie groß der Druck bei aller gespielten Lässigkeit dann doch war, zeigt sich an der Zahl und Höhe von Neuvilles Luftsprüngen.

Wenn einer keine Zweifel hatte, dann Belgiens andere Motorsportlegende: Jacky Ickx war auserkoren, den Siegern die Trophäen zu überreichen. Am Samstagabend schickt der sechsmalige Le-Mans-Sieger dem da noch 13-maligen WM-Lauf-Gewinner eine Whatsapp-Nachricht mit anfeuernden Emojis und der Ansage: „Wir sehen uns morgen.“ ■

RALLYE YPERN (13.–15. AUGUST 2021)

Siebter von zwölf Läufen, 19 Wertungsprüfungen über 286,33 Kilometer

1.	Neuville/Wydaeghe (B/B)	Hyundai i20 WRC	2:30.24,2 h
2.	Breen/Nagle (IRL/GB)	Hyundai i20 WRC	+30,7 s
3.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	+43,1 s
4.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris WRC	+ 49,6 s
5.	Ogier/Ingrassia (F/F)	Toyota Yaris WRC	+55,8 s
6.	Tänak/Järveoja (EST/EST)	Hyundai i20 WRC	+3.46,5 min
7.	Rossel/Coria (F/F)	Citroën C3 Rally2	+12.14,9 min
8.	Cracco/Vermeulen (B/B)	Skoda Fabia Rally2	+13.05,9 min
9.	Kreim/Christian (D/D)	VW Polo Rally2	+13.13,8 min
10.	Verschueren/Cuvelier (B/B)	VW Polo Rally2	+13.31,1 min

Bestzeiten: Neuville 7, Breen 4, Tänak 4, Ogier 2, Evans 1, Rovanperä 1


REOSELER

Neuville: Erst Zielstrich, dann Donut

WM-STAND FAHRER

1.	Sébastien Ogier	162 Punkte
2.	Elfyn Evans	124
3.	Thierry Neuville	124
4.	Kalle Rovanperä	99
5.	Ott Tänak	87
6.	Takamoto Katsuta	66
7.	Craig Breen	60
8.	Gus Greensmith	34
9.	Dani Sordo	31
10.	Adrien Fourmaux	30

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	348 Punkte
2.	Hyundai	307
3.	M-Sport-Ford	135
4.	Hyundai 2	44

Kam, sah und siegte: Der Franzose Rossel diktierte rund um Ypern das Tempo

ROESELER

Die Übrigen

Nie gingen die WRC2-Piloten so unter. Werksfahrer Huttunen musste sich beim Debüt des neuen Hyundai i20 Rally2 als bester Profi mit Platz 9 zufriedengeben. WRC3-Privatier Yohan Rossel schaffte dagegen das Kunststück und ließ auch die favorisierten Lokalhelden hinter sich.

Von: **Reiner Kuhn**

In der Hälfte der 28 Rally2-Turboallradler saß diesmal ein Belgier. Wohl auch deshalb verzichteten mit WRC2-Tabellenführer Andreas Mikkelsen und WRC2-Champion Mads Östberg, der als TV-Experte vor Ort weilte, ausgerechnet die Punktbesten auf einen Start. Zu groß schien die Furcht, sich auf den Asphaltpisten rund um Ypern gegen die einheimischen Privatiers zu blamieren. Diesen Part übernahmen daher andere.

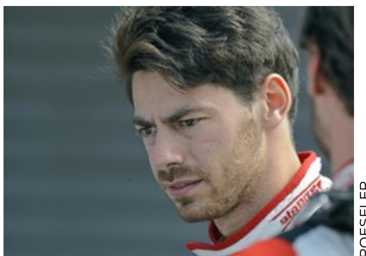
Nikolay Gryazin, der schon beim Vortest einen VW Polo aufarbeitete, setzte seinen Dienstwagen früh in den Graben (WP 2). Nach dem Restart folgten ein paar flotte Zeiten, bevor er ins Ziel schlich und mit 52 Minuten Rückstand auf Klassenrang 20 landete. In der WRC2-Wertung reichte die blamable Vorstellung dennoch zu Platz 2. Denn Junior-Weltmeister Tom Kristensson und dem kurzzeitig führenden M-Sport-Teamkollegen Teemu Suninen ging fast gleichzeitig die Straße aus (WP 7). Während der Schwede sofort Dienstschluss vermeldete, robbte der Finne noch ein paar Prüfungen weiter, bevor er den Fiesta mit überhitztem Motor abstellte (WP 13).

Enttäuschend auch der Auftritt der beiden Hyundai-Junioren: Daran änderte auch der beim Debüt des neuen i20 Rally2 vermeintlich prestigeträchtige WRC2-Erfolg durch Jari Huttunen nichts, da dabei nur Klassenrang 12 (+ 8,53 min) raussprang. Ganz oben auf der Liste der Kinderkrankheiten am brandneuen Kundensportmodell: die Servolenkung. Diese ließ auch Hyundai-Teamkollege Oliver Solberg verzweifeln. Das Leiden des jungen Schweden endete noch vor dem Schlussspurt, als am Sonntagmorgen ein Elektrik-Defekt die nervenzehrende Leerfahrt endgültig beendete.

Belohnt wurde dagegen WRC3-Tabellenführer Yohan Rossel. Während sich seine Titelkonkurrenten Kajetan Kajetanowicz (Skoda) und Nicolas Ciamin (Citroën) drückten, stellte sich der französische Privatier der starken heimischen Konkurrenz. Die rieb sich verwundert die Augen. Denn zur Halbzeit lag der Citroën-Pilot in der zweiten Liga mit 7,9 Sekunden vor Sébastien Bedoret (Skoda) in Führung (WP 10). Dieser konterte und startete mit neun Zehnteln Vorsprung in den sonntäglichen Schlussspurt. Ein Defekt an der Fabia-Kraftübertragung beendete das spannende Duell um den Klassensieg jedoch vorzeitig. Während Bedoret sich mit Frontantrieb ins Ziel rettete und auf Rang 5 abrutschte, krönte Rossel seine starke Vorstellung. Mehr noch als über den Klassensieg freut sich der 26-Jährige nach den WRC3-Erfolgen in Monte Carlo und auf Sardinien über erneut maximale WRC3-Punkte. Nicht minder beindruckend waren die Leistungen von Skoda-Privatier Pieter Jan Michiel Cracco und VW-Pilot Fabian Kreim, die neben Rossel vom Siegerpodest grüßten und den belgischen Meister von 2017, Vincent Verschueren (VW), auf Platz 4 verweisen. ■



Flotte Truppe: Mit Rossel, Cracco, Kreim und Verschueren schafften es vier Zweitliga-Fahrer in die Top 10 der Gesamtwertung. Die drei Letzteren holten erstmals in ihrer Karriere WM-Punkte.



ROESELER

Fehlerfrei auf Platz 2: Cracco



MARES

Bester WR2-Profi: Huttunen auf P8

WRC2 / WRC3 BELGIEN

1.	Rossel/Coria (F/F)* Citroën C3 Rally2.	in 2:42.39,1 h
2.	Cracco/Vermeulen (B/B)* Skoda Fabia Rally2	+ 51,0 s
3.	Kreim/Christian (D/D)** VW Polo Rally2	+ 58,9 s
4.	Verschueren/Cuvelier (B/B)* VW Polo Rally2	+ 1.16,2 min
5.	Bedoret/Gilbert (B/F)* Skoda Fabia Rally2	+ 2.31,6 min

* WRC3, ** Nicht eingeschrieben

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 8

1. Andreas Mikkelsen (N)	98 Punkte
2. Mads Östberg (N)	87 Punkte
3. Marco Bulacia (BOL)	82 Punkte



Alleskönner
50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!
MOTOR SPORT aktuell
JET Gutschein
in Höhe von € 30
JET
Schlauer ist das.
www.jet-tankstellen.de
FÜR SIE ZUR WAHL
JET
€ 30 JET-Gutschein
• Bequem shoppen und tanken
• Gilt deutschlandweit in allen JET-Stationen
• Wert: 30,– €
Ohne Zuzahlung
1022
MANNESMANN Steckschlüsselsatz
• 130-teiliger Steckschlüsselsat
• Aus Chrom-Vanadium-Stahl
• Mit praktischem Tragekoffer
Zuzahlung: 1,– €*
1082
MANNESMANN
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

WM-Gaststarter Fabian Kreim

„Das hat voll gepasst“

Anders als die hoch gehandelten WRC2-Stars und die heimische WRC3-Riege bot WM-Gaststarter Fabian Kreim eine blitzsaubere Vorstellung. Sein Lohn: Gesamtrang 9, Podium in der Klasse und viel Applaus.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Ausgangslage war bescheiden: Abgesehen von einer kleinen Asphaltrallye in Dänemark war Fabian Kreim über ein Jahr nicht mehr auf Festbelag unterwegs. Und ohne WRC3-Nennung, sprich Prioritäts-Status, blieb dem Deutschen Meister auch der offizielle Montags-Test verwehrt. Schlimmer noch: Auf der ersten Etappe startete der Hesse im VW Polo Rally2 gar hinter den WM-Junioren in ihren kleinen Fronttrieblern. „Um ehrlich zu sein, machte ich mir mehr Sorgen über den passenden Aufschrieb und das richtige Setup als über meine Startposition. Denn die Ypern-Rallye ist deutlich komplizierter als Deutschland, trotz Panzerplatte und Weinbergen. Der Speed auf den engen Asphaltwegen in Belgien ist brutal hoch, aber die Grip-Verhältnisse, gerade an den Bremspunkten vor den vielen Abzweigungen, völlig unterschiedlich. Hinzu kommen die tiefen Cuts und der Dreck auf der Strecke.“

Das hielt den 28-Jährigen aber nicht davon ab, sich nach kurzer Eingewöhnungszeit in der Spitzengruppe der zweiten WM-Liga festzusetzen. Nach der ersten Tagesetappe waren Fabian Kreim und Co. Frank Christian Sechter in der Klasse und 14. gesamt. Nach dem langen Samstag kratzen sie als Gesamtelfte schon an den ersten Punkterängen für WM-Zähler. Rund um Spa-Francorchamps stürmte das deutsche Duo weiter nach vorne und profitierte zudem von Fehlern der Konkurrenz. „Ich bin überglücklich. Das hat von Anfang bis Ende voll gepasst. Nie hätte ich gedacht, dass wir hier so ein Resultat einfahren können“, strahlt Kreim und hofft insgeheim, nochmals gegen die Zweitliga-Elite antreten zu können.

Die zum reinen Asphaltlauf umgemodelte Rallye Spanien Mitte Oktober wäre dafür wohl die erste Wahl. ■



ROESELER

Ab nach vorne: Kreim stürmt ohne Prioritäts-Status in die Punkteränge

Schlussspurt in Spa-Francorchamps

500 PS zu wenig

Die Final-Etappe des belgischen WM-Laufs fand in Spa-Francorchamps statt. So toll die Bilder vom Grand-Prix-Kurs für die Zuschauer, so gering die Begeisterung der WM-Asse.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach zwei Tagen und 16 Wertungsprüfungen in Westflandern tourte der WM-Tross durch die 300 Kilometer entfernte Wallonie mit Strecken der Rallye Boucles de Spa. Als Highlight führte fast die Hälfte der finalen 40 WP-Kilometer über den Ardennenkurs von Spa-Francorchamps. So standen als zweimal zu befahrende WPs die Streckenpassagen Bruxelles und Pif Paf auf dem Programm. In der Powerstage bogen die WM-Asse in La Source auf die Rennpiste, durcheilten Eau Rouge und enterten für die letzten Meter den Rallycross-Kurs.

So gut der Mix bei den Zuschauern am Streckenrand und vor dem TV-Bildschirmen ankam, so gemischt waren die Gefühle der Fahrer. „Nach den engen Wegen mit dem zerrissenen Asphaltbelag ist so eine breite Formel-1-Piste nicht gerade das, wonach man sich als Rallyefahrer sehnt“, sah es der Drittplatzierte Kalle Rovanperä sportlich. Auch Ott Tänak wusste seine Abneigung gekonnt in Worte zu fassen: „So eine Rennpiste hat was – wenn man 500 PS, vier Gänge mehr und nur Heckantrieb hat.“

Andere Fahrer wie Craig Breen oder Elfyn Evans zeigten sich zwar ebenso wenig begeistert, mutterseelenalleine über so eine Rennstrecke zu toben, zogen den ungewohnten Highspeed-Ritt aber dem vorsichtigen Gestochere durch die sandigen und von massiven Betonwänden gesäumten Streckenabschnitte der Rallycross-Piste vor. ■



ROESELER

Spa: Tolle Bilder, nörgelnde Fahrer

KOMMENTAR

DA SCHAU HER

Drei Stunden nach der Zieldurchfahrt von Sieger Thierry Neuville genossen die Rallye-Journalisten beim belgischen WM-Lauf noch die Arbeitsbedingungen im Pressezentrum von Spa-Francorchamps, als laute Motorengeräusche für neuerliche Unruhe unter den Schreiberlingen sorgten. Schnell war klar: Ein alter Grand-Prix-Renner enterte die Rennstrecke. Prompt ging ein halbes Dutzend Kollegen zur Terrasse, um zuzusehen, wie der Bolide erst durch Eau Rouge, dann Raidillon hoch und auf die Kemmel-Gerade stürmte – ganz alleine und ohne Gegner. Es muss also nicht immer ein spektakulärer Sprung oder wilder Drift sein. Mitunter reicht ein tolles Auto auf einer tollen Strecke, um Emotionen zu wecken und zu begeistern. Dies zeigte auch der Schlussspurt der Ypern Rallye. Denn anders als beim WM-Finale im Vorjahr in Monza, als man vor lauter Reifenstapeln, Wasserfässern, Plastikbarrieren und Spannbändern kaum noch ein Rallyeauto oder dessen Fahrlinie erkennen konnte, und die weltbesten Rallyepiloten wie in einem Irrgarten querfeldein durch den Königlichen Park hetzten, wurden in Spa einige auserwählte Streckenpassagen in die Rallyepiste eingebaut und mit engen Asphaltwegen rund um den Traditionskurs kombiniert. Das Resultat konnte sich sehen lassen. Wohl auch deshalb strömten beim sonntäglichen Schlussspurt nicht nur VIP-Gäste auf die Tribünen an der Rennstrecke, sondern auch Rallyefans, die ihren Zuschauerpunkt gemeinhin im Wald oder auf einer Wiese aufschlagen. Wer mit Familie unterwegs ist, weiß ordentliche Sitzgelegenheiten oder Toiletten zu schätzen. Auch wenn er sich bei der nächsten Rallye sein Plätzchen wieder irgendwo draußen in der Wildnis sucht.



Reiner Kuhn
Redakteur

Junior-WM

Alles wieder offen

Nach einem ungefährdeten Start-Ziel-Sieg ist der schon beim Saisonauftakt in Kroatien erfolgreiche Jon Armstrong wieder zurück im Titelrennen um die Junior-WM-Krone.

Keiner der sechs verbliebenen WM-Junioren hat beim vierten und vorletzten Lauf zur Junior-WM mehr Druck als Vizemeister Martins Sesks, der seine dritte Saison in der internationalen Nachwuchsserie bestreitet. Doch nach einem Unfall im Shakedown setzt der Portugal-Sieger seinen Ford Fiesta Rally4 auch am Samstag in einen Graben und steht mit leeren Händen da.

Anders Jon Armstrong. Der von Codemaster unterstützte WRC e-Sport-Champion von 2018 beginnt mit einem Bestzeiten-Feuerwerk, baut seinen Vorsprung schnell auf eine knappe Minute aus und kontrolliert fortan Tempo und Gegner. Mit seinem zweiten Saisonerfolg zieht der Brite in der Tabelle an Sesks vorbei. Sami Pajari reicht Platz 2 zur Verteidigung der Tabellenführung. Hochspannung beim Finale in Spanien, denn jeder der drei kann den Titel holen und kommende Saison in einen von M-Sport betreuten Turboallradler einsteigen. ■ RK



M-SPORT

Vorteil Armstrong? Das Junior-WM-Finale findet ebenfalls auf Asphalt statt

AUS DEM SERVICEPARK

LEERFAHRT
Die tückischen Asphaltpisten sorgten für reichlich Zwischen-, Un- und Ausfälle. Den Anfang machte Emmanuel Guigou, der seine Alpine A 110 R-GT schon im Shakedown aufs Dach legte und einpacken musste, bevor die Rallye begonnen hatte.

HEIMSPIEL
Vom Elternhaus des französischen M-Sport-Piloten Adrien Fourmaux sind es exakt 42 Kilometer zum Servicepark in Ypern. Die WP 2 führte gar nur 18 Kilometer an seinem Heimatort vorbei. Auch Thierry Neuville profitierte auf der Schlussetappe von kurzen Wegen: Die Zielrampe in Spa stand ziemlich genau 20 Kilometer von seinem Heimatort St. Vith entfernt.

PRIORITÄTEN
Ausgerechnet Lokalheld Freddy Loix, mit elf Gesamtsiegen erfolgreichster Starter in Ypern, verzichtete auf die Teilnahme beim WM-Lauf. Der 50-Jährige rechnete mit knapp zwei Wochen, die ihn die Rallye samt ordentlicher Vorbereitung kosten würde. Zu viel für den Aston-Martin-Importeur, der nach monatelangem Lockdown auch noch durch einen riesigen Neubau in Brüssel gefordert ist.

ROUTINIER
39 Jahre, nachdem Marc Duez 1982 die Ypern Rallye im Porsche 911 SC gewann, kehrte der 64-Jährige in einer Alpine A110 R-GT zurück und schlug sich über Klassenrang 3 (Gesamt-34.) mehr als achtbar. Dazwischen gewann der Belgier dreimal das 24-Stunden-Rennen von Spa und viermal den Langstreckenklassiker auf der Nordschleife. Sein größter Rallye-Erfolg datiert aus dem Jahr 1991: Auf Korsika wurde Duez in einem Toyota Celica GT-4 Vierter.

WEGWEISER
Am Samstagmittag griff Nikolay Gryazins Copilot Konstantin Alexandrow zum Roadbook vom Vortag und lotste den WRC2-Piloten in die falsche Richtung. Der Fauxpas kostete das VW-Duo wegen elf Minuten Verspätung an der nächsten Zeitkontrolle eine Zeitstrafe von 1.50 Minuten. ■ RK

Der aktuelle WM-Kalender

„Sicher, dass alle WM-Läufe stattfinden“

Das Vertrauen in den WM-Promoter war selten größer. Verständlich: Zwar ist die Hälfte aller Saisonläufe neu im WM-Kalender, die Neuen sind aber zugleich die Stützen der Topliga.

Von: **Reiner Kuhn**

Zwei Drittel der WM-Saison sind Geschichte. Dass dies trotz der Pandemie gelingen könnte, hätten zu Saisonbeginn wohl nur die größten Optimisten geglaubt. Doch die Lehren aus dem Vorjahr, als etablierte Schwergewichte wie die Läufe in Großbritannien, Deutschland oder Finnland abgesagt werden mussten und neue Veranstaltungen, wie jene in Estland oder Monza in die Bresche sprangen, wurden konsequent gezogen. „Man hat gesehen, was mit Wille, Engagement und der richtigen Unterstützung möglich ist“, sagt Simon Larkin, beim WM-Promoter für Veranstaltungen und Kalenderplanung verantwortlich. Mit der Arctic Rallye, den Asphaltläufen in Kroatien und Belgien sowie der nach 19 Jahren wieder in die Weltmeisterschaft zurückgekehrten Safari-Rallye ist die Hälfte der bisherigen Saisonläufe neu.

Mit Griechenland, Finnland, Spanien und Japan soll es bei den vier noch ausstehenden WM-Läufen ebenso ausgewogen weitergehen. Je zwei finden auf Schotter und Asphalt statt. Zwei sind bekannte Größen und zwei mehr oder weniger neue Veranstaltungen. „Die Pandemie ist weiter ein Thema, auch und gerade beim finalen Überseelauf in Japan“, weiß Larkin und gibt sich zuversichtlich: „Der Bericht nach den Olympischen Spielen ist überaus positiv. Der nächste folgt nach den Paralympics und damit zwei Monate vor der Veranstaltung.“



KUHN

Die Rückkehr der Akropolis-Rallye im September ist bisher nicht gefährdet

Deutlich weniger Zeit bleibt bis zum Hardcore-Ritt in Griechenland Anfang September. „Auch hier sind wir im ständigen Austausch mit den Organisatoren. Uns wurde versichert, dass die Rallyeroute von den Waldbränden nicht betroffen ist. Wichtiger: Von den Lokalbehörden bis zur Regierung stehen alle geschlossen hinter dem Event“, berichtet Larkin und ist überzeugt, dass alle zwölf Saisonläufe wie geplant stattfinden. ■



DTM

Zwei Jahre nach Bruder Sheldon hat auch Kelvin van der Linde (25) es in die DTM geschafft und ist nach drei Events Tabellenführer. Im Interview spricht der Abt-Audi-Pilot über die neue Serie, neue Aufgaben und das Brüderduell.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie haben Sie Ihren DTM-Einstand erlebt?
Im Moment geht alles so schnell, ich habe noch gar keine Zeit gehabt, das alles zu verarbeiten und zu realisieren. Seit vielen Jahren hatte ich die Motivation, in die DTM zu kommen, aber ich habe nie eine Chance bekommen. Jetzt will ich diesen Schwung und diese Motivation mitnehmen. Ich versuche einfach, auf der Welle zu reiten und bei jedem Rennen meinen Job zu machen.

Welchen Stellenwert hat die DTM für Sie?
Die DTM ist etwas Besonderes. Ich hatte nie den Wunsch, Formel 1 zu fahren, ich wollte immer zu den Tourenwagen. Mein Vater ist Tourenwagen gefahren, deshalb war die DTM immer mein Hauptziel. Sie ist die Benchmark, wo die besten Fahrer unterwegs sind.

Wie anders ist das DTM-Umfeld im Vergleich zu anderen GT3-Serien?
Es war für mich ein riesiger Kulturschock, vor allem was die Medien angeht. Im Vergleich zum GT Masters hat man viel mehr Aufmerksamkeit und Verantwortung. Eine Stunde nach dem Rennen steht man immer noch im Interview-Bereich. Dann hast du Meetings und Debriefings. In der DTM kommst du morgens um 9 Uhr an und arbeitest bis 18 oder 19 Uhr durch. Im GT Masters hätte man gefühlt immer noch feiern gehen können. In der DTM willst du abends nur noch dein Bett haben und schlafen.

René Rast ist Ihr Berater. Hat er Ihnen so etwas gesagt?
Er hilft mir sehr, was die politischen und mentalen Aspekte angeht. Ich weiß, was an den Rennwochenenden auf mich zukommt und wie ich mit den Medien umgehen muss. Es gibt zum Beispiel Pressevertreter, die einem politisch unkorrekte Sachen entlocken wollen. Bei denen hat René

Volle Attacke: Mit zwei Siegen und der Tabellenführung drückt Kelvin van der Linde der DTM seinen Stempel auf

DTM

„Ich versuche einfach, auf der Welle zu reiten“

mir den Tipp gegeben, etwas konservativer zu sein. Allgemein versuche ich immer noch, sehr offen zu sein, aber ich muss eben auch im Kopf behalten, dass ich für Abt Sportsline und für Audi fahre.

Wie traurig sind Sie, nicht mehr in der „alten“ Class-1-DTM gefahren zu sein?
Ich habe immer wieder bei Audi an die Tür geklopft, aber sie waren sehr loyal zu ihren Fahrern. Ich hatte einfach zu wenig Erfahrung in High-Downforce-Autos, um eine Chance zu bekommen. Ich bin also extrem traurig, dass ich die Class 1 nicht erlebt habe, aber ich glaube auch, die GT3 ist in der DTM nur eine Zwischenstation bis zu einer endgültigen Lösung. Ich sehe das jetzt für drei, vier Jahre – und dann gibt es den nächsten Schritt.

Wie anders fährt sich ein GT3-Auto in DTM-Spezifikation gegenüber der SRO?
Die Autos sind über eine Runde viel schneller, weil wir mit weniger Gewicht und mehr Leistung fahren. Der Michelin-Reifen macht einen großen Unterschied und macht das Fahren einfacher. Ich glaube, wenn wir auf Pirelli gefahren wären, hätten wir einen noch größeren Vorteil gehabt. Der Michelin gibt dem Fahrer viel mehr Gefühl und Vertrauen ins Auto als der Pirelli.

Brauchten Sie nach sieben Jahren GT Masters und zwei Titeln diesen Schritt?
Auf jeden Fall. Im GT Masters braucht man immer auch ein bisschen Glück. Die Teams sind stark davon abhängig, einen schnellen Silber-Fahrer mit Budget zu finden. Entweder du hast das Glück und fährst um die Meisterschaft. Oder du hast es nicht und hast einen Teamkollegen, dem sechs Zehntel fehlen. Dann fährst du hinterher, die Leute kennen aber die Hintergründe nicht. Das ist frustrierend, und dieses Jahr wäre es wahrscheinlich genauso gewesen. Man arbeitet so hart und versucht, sich jedes Jahr zu steigern, aber es gibt so viele Dinge, die nicht in der eigenen Kontrolle liegen. Die DTM ist jetzt eine coole Chance, etwas Neues zu machen und sich zu verbessern. Generell tut mir der Wechsel gut.

Ihr jüngerer Bruder hat es zwei Jahre vor Ihnen in die DTM geschafft. Überwog da der Stolz oder der Neid?
In der ersten Saison war es mehr Stolz. Ich habe mich gefreut, dass Sheldon bei BMW die Chance bekommen hat und dachte, dass ich es ein Jahr später mit Audi schaffe. Daraus ist nichts geworden, und das zweite Jahr war deutlich schwerer für mich. Ich bin noch ein Jahr GT Masters gefahren und hatte das Gefühl, dass ich nicht weiterkomme. Das ist Klagen auf sehr hohem Niveau, aber als junger Fahrer willst du immer höhere Ziele erreichen.

> „Ich bin extrem traurig, dass ich die Class 1 nicht erlebt habe, aber ich glaube auch, GT3 ist in der DTM nur eine Zwischenstation.“
>
> Kelvin van der Linde

Wie ist es, jetzt gegen ihn im Rennen zu fahren?
Wir tun immer so, als wäre es keine große Sache. Aber wenn ich ihn auf der Strecke sehe, liegt einfach was in der Luft. Man spürt, dass wir beide nicht genau wissen, wie wir reagieren sollen. Fährt man volle Attacke oder geht man weniger Risiko? Ich kann es schlecht einschätzen und weiß nicht, wie ich damit umgehen soll. Wenn ich meinen Helm aufsetze, bin ich ein extrem aggressiver Racer, ich bin in jedem Zweikampf am Limit. Und um ehrlich zu sein glaube ich, dass das gegen Sheldon auch nicht anders ist.

Sie wohnen auch zusammen in einer WG. Geht es da nur um Motorsport?
Motorsport und Frauen nehmen 80 Prozent der Zeit ein (lacht). Wir teilen viele Leidenschaften, wir genießen es zum Beispiel auch, zwei, drei Mal pro Woche zusammen Tennis zu spielen. Ohne ihn wäre es auf jeden Fall sehr langweilig in Kempten.

Euer Vater, euer Onkel und euer Großvater waren ebenfalls Rennfahrer. War da der Weg vorgezeichnet?
Bei Sheldon war immer klar, dass er Rennfahrer werden will. Ich habe sehr intensiv Tennis gespielt seit ich sechs Jahre alt war, mit Vollzeittrainer und vielen Turnieren. Unsere Mutter ist mit mir zum Tennis und unser Vater mit Sheldon zum Motorsport. Ich war im Tennis echt gut unterwegs, aber es kam ein Punkt, an dem ich mich entscheiden musste – und dann habe ich mich für den Motorsport entschieden.

Gibt es Überlegungen, mal mit einem Familienteam ein Rennen zu fahren?
Wir arbeiten daran. Ich würde gerne mal das 25h-Rennen in Spa mit dem Fun Cup fahren. Ob unser Opa noch dabei wäre, da bin ich mir nicht so sicher. Aber ein Team mit unserem Vater, unserem Onkel, Sheldon und mir wäre schön. Das Problem ist, dass es immer Überschneidungen gibt. Aber es steht auf dem Plan und wir würden es gerne machen.

Wie viel Zeit verbringen Sie noch in Südafrika?
Es wird jedes Jahr weniger, vor allem die letzten zwei Jahre mit Corona. Mein Ziel ist sonst, jeweils von Ende November bis Ende Januar in Südafrika zu sein. Der Winter zieht mich immer richtig runter und Skifahren kann ich auch nicht, also gibt es hier für mich im Winter nichts zu tun. In Südafrika ist der Kühlschrank immer gefüllt, dort haben Sheldon und ich auch noch unsere Zimmer – das ist dann immer ein cooler Urlaub mit coolem Wetter.

Wie wichtig ist es Ihnen, zuerst Sheldon und dann alle anderen zu schlagen?
Unser beider Ziel ist immer, zu gewinnen. Das Problem ist, dass Sheldon in diesem Jahr nicht das Material hat. Er kann mal hier und da ein Rennen gewinnen oder eine Pole holen, aber für die Meisterschaft hat er nicht das Auto. Ich habe das Glück, dass das bei uns im Team der Fall ist. Aber wenn mal der M4 kommt, wird es deutlich anstrengender mit Sheldon. Er ist schon mitten in den Entwicklungsfahrten, und was ich so aufgeschnappt habe, kann das richtig gut werden.

Wie groß sehen Sie das Thema BOP?
In anderen Serien gab es viel mehr Diskussionen. Klar, für uns lief es jetzt sehr gut. Aber auch wenn man sich die Resultate allgemein anschaut, kann sich glaube ich keiner beschweren. Wenn überhaupt, geht es eher um Details.

Welche Angststrecken kommen für Sie noch?
Der Red Bull Ring zum Beispiel. Dort wird BMW sehr stark sein, auch Mercedes. In Assen war ich noch nie und durch das begrenzte Reifenkontingent werde ich auch nicht viel Fahrzeit haben. Dort wird es also auch schwierig für mich. Und was am Norisring ist, finde ich sehr schwer einzuschätzen. Das ist so eine Strecke, auf der alles passieren kann. ■



Kelvin van der Linde

Geburtstag: 20.06.1996
Geburtsort: Johannesburg
Herkunftsland: Südafrika

KARRIERE
2006–2011: Kartsport
2012: Meister Polo Cup ZA
2013: Meister Scirocco Cup
2014–2020: ADAC GT Masters (Meister 2014/2019)
2017: Sieger 24h Nürburgring
2021: DTM, div. GT-Rennen

HOBBYS
Tennis, Gaming, Triathlon

Indy-Road-Premiere: Allmendinger und das restliche Cup-Feld

MOTORSPORT IMAGES

Debüt mit Hindernissen

Die Premiere auf dem Indy-Roadcourse wurde zu einer sehr turbulenten. Am Ende siegte mit A. J. Allmendinger (Chevrolet) einer, den vorher kaum jemand auf dem Zettel hatte.

Von: **Michael Bräutigam**

Zum großen Knackpunkt des Rennens wurde die Schikane Turn 5/6 im Infield. Schon nach dem Rennen der Xfinity Series (Sieger: Austin Cindric) musste nachgebessert werden. Viele Autos der zweiten Liga waren am Ausgang über Kerbs aufgestiegen, die eigentlich die Strecke begrenzen sollten. Fürs Cup-Rennen wurden diese entfernt, sodass zumindest diese Gefahrenquelle eliminiert war.

Doch die schnelle Links-Rechts-Kombination blieb ein neuralgischer Punkt, vor allem, als es in die heiße Schlussphase des Rennens ging. Zuvor hatte sich Tyler Reddick (Chevrolet) mit einer alternativen Strategie beide Stage-Siege geholt, womit er seine Chancen auf einen Playoff-Einzug deutlich erhöht hat.

Im Kampf um den Sieg spielte der Childress-Pilot aber keine Rolle mehr. Den schienen Kyle Larson (Chevrolet), Chase Briscoe (Ford) und Denny Hamlin (Toyota) unter sich auszumachen. Watkins-Glen-Sieger Larson, der vergangene Woche auch zum ersten Mal die berühmten Knoxville Nationals gewann, sammelte die meisten Führungsrunden, fiel aber nach einem Verbremser bei einem Restart einige Plätze zurück und konnte trotz der zerfahrenen letzten Runden nicht mehr vorfahren.

Zwei Overtime-Versuche

Die Kerbs in der Schikane wurden wie angedeutet in den letzten Runden noch mal zum Hauptdarsteller des actionreichen Finishs, sorgten für Gelb- und sogar Rotphasen, weil sie sich erst auflösten und viele Fahrer ins Verderben rissen – unter anderem Pole-Mann William Byron (Chevrolet) – und dann entfernt werden mussten. Blöd nur: Der Baguette-Kerb innerhalb von Turn 6 blieb liegen und wurde damit zu einer ähnlichen Sprungschanze wie jene Schwellen, die im Xfinity-Rennen noch am Ausgang von Turn 6 gelegen hatten.

Es wurde also eine Art Ausscheidungsfahren, und erst im zweiten Overtime-Versuch fiel die Entscheidung. Nachdem Larson aus der Verlosung war, stritten sich Briscoe und Hamlin um den Sieg. Der Stewart-Haas-Pilot musste Turn 1/2 übers Gras abkürzen, nachdem es am Kurveneingang etwas eng wurde. Zwar reihte er sich hinter Hamlin ein, doch es folgte eine Strafe. Briscoe war also de facto raus, das Payback für das vermeintliche Hamlin-Foul ließ er sich aber nicht nehmen. Hamlin, der nun scheinbar auf sicherem Kurs in Richtung erstem Saisonsieg lag, wurde vom Briscoe rumgedreht und lief nur auf Platz 23 ein.

Damit konnte Larson, der noch Dritter wurde, zwei Rennen vor Ende der Regular Season erstmals die alleinige Tabellenführung übernehmen. Hamlin schaffte es in Indianapolis trotz des Drehers nun sicher über die Punkte in die Playoffs.

Den Sieg aber staubte A. J. Allmendinger ab. Er bescherte dem kleinen Kaulig-Team, das 2022 Vollzeit einsteigt, den ersten Cup-Sieg und sich selbst den zweiten. In die Playoffs kommt der 14. verschiedene Saisonsieger aber nicht, weil er die Xfinity Series als seine Hauptserie nominiert hat. ■

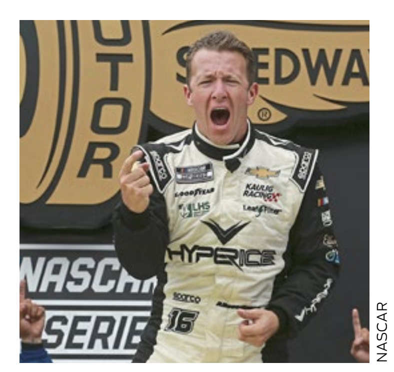
NASCAR CUP SERIES

Indianapolis/Indiana (USA)
24. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	A. J. Allmendinger (USA)	Chevrolet
2.	Ryan Blaney (USA)	Ford
3.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
4.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
5.	Matt DiBenedetto (USA)	Ford
6.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
7.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
8.	Justin Haley (USA)	Chevrolet
9.	Austin Cindric (USA)	Ford
10.	Ryan Newman (USA)	Ford

Gesamtwertung
Stand nach 24 von 36 Rennen

1.	Larson (Chevrolet)	953 Punkte
2.	Hamlin (Toyota)	931
3.	Kyle Busch (Toyota)	796
4.	Byron (Chevrolet)	790
5.	Elliott (Chevrolet)	774
6.	Logano (Ford)	763
7.	Truex Jr. (Toyota)	762
8.	Blaney (Ford)	747
9.	Harvick (Ford)	733
10.	Keselowski (Ford)	696



NASCAR

Abgestaubt: A. J. Allmendinger



Champions unter sich: Sutton (#1) jagte Turkington (#2) in Lauf zwei in einen Fehler

BTCC

BTCC

Turkington wieder zurück

Colin Turkington (BMW), Ashley Sutton (Infiniti) und Tom Ingram (Hyundai) sicherten sich die Siege bei den Rennen im schottischen Knockhill. Diese drei Piloten liegen jetzt auch in der Tabelle vorn.

Von: **Michael Bräutigam**

Vor allem für Turkington war der Sieg überfällig. Nach schwierigen Wochenenden in Brands Hatch und Oulton Park war der Rekordmeister auf den neunten Tabellenrang abgerutscht. Dadurch hatte er aber auch fast keinen Erfolgsballast an Bord und holte sich auf der superkurzen Strecke vor den Toren Edinburghs die zweite „echte" Pole der laufenden Saison.

Die setzte er im ersten Lauf auch souverän in einen Sieg um. Für Turkington eine Erleichterung und für seinen Arbeitgeber West Surrey Racing ein echter Meilenstein: Für das WSR-Team war es der insgesamt 100. Laufsieg in der BTCC. „Es waren ein paar dürre Wochen. Nichts ist mit dem Gefühl eines Sieges zu vergleichen", sagte Turkington. Der BMW-Pilot hatte im zweiten Durchgang den nächsten Triumph schon auf dem Fuß. In der Schlussphase, diesmal mit maximalem Ballast unterwegs, kam er aber unter Druck von Titelverteidiger Ash Sutton und machte in der letzten Runde einen kleinen Fehler. Sutton schlüpfte durch und gewann. „Es sah so aus, als wäre er etwas hinter den Kerb gerutscht", analysierte der Tabellenführer, der damit seine Führung weiter ausbaute.

Sutton jetzt 14 Punkte vorn

Im dritten Lauf verkürzte Tom Ingram diesen Abstand wieder ein wenig. Der Hyundai-Pilot nutzte das Reversed Grid, kämpfte sich vom vierten Startplatz vor und bezwang auch den lange führenden Stephen Jelley (BMW). Nach seinem dritten Saisonsieg liegt er 14 Punkte hinter Sutton, Turkington als Tabellen-Dritter liegt 34 Punkte zurück.

Nach seinem ersten Saisonsieg in Oulton Park zeigte auch Senna Proctor (Honda) mit P2 im ersten und dritten Lauf wieder eine starke Leistung. Die dritten Plätze gingen an seinen BTC-Teamkollegen Josh Cook, Jake Hill (Ford) und den erwähnten Jelley. ■

DTM

Porsche am Ring

Nach der McLaren-Premiere in Zolder feiert am Wochenende mit Porsche die nächste Marke ihren Einstand in der DTM.

Eingesetzt wird der Porsche 911 GT3 R vom Team SSR Performance, das im vergangenen Jahr die Fahrer- sowie die Teamwertung im ADAC GT Masters gewinnen konnte. Am Steuer wird Michael Ammermüller sitzen. „Mit dem Gaststart möchten wir ausloten, ob die DTM die richtige Plattform ist, um SSR Performance in Zukunft noch breiter aufzustellen", begründet SSR-Chef Stefan Schlund den Einsatz.

Damit wächst das Feld in der Eifel auf 22 Autos. Zu den 19 fix eingeschriebenen GT3-Rennern kommen neben dem Porsche auch zwei weitere Mercedes. Der Gaststart von Hubert Haupt stand dabei schon länger fest. Letzte Woche kündigte Toksport WRT an, quasi vor der eigenen Haustüre ebenfalls in der DTM zu starten. Auch dieses Team ist aus dem ADAC GT Masters bekannt – genauso wie Luca Stolz, der am Steuer des Mercedes-AMG GT3 sitzen wird. ■ MBR

SSR/SIEGER DESIGNS

Spektakulärer DTM-Debütant: Der SSR-Porsche stößt in der Eifel neu dazu

WTCR

Rückkehr mit Gast

Am Wochenende kehrt die WTCR in Budapest aus ihrer länger als geplant ausgefallenen Sommerpause zurück – mit Nicola Baldan als erstem Gaststarter im laufenden Jahr.

Für den Italiener, der einen dritten Hyundai Elantra TCR des Target-Teams pilotiert, geht damit ein Lebenstraum in Erfüllung. Eigentlich wollte er bei seinem Heimspiel in Adria starten, doch die Strecke wurde bekanntlich nicht rechtzeitig fertig zum ursprünglichen Termin (31.07./01.08.) . Nun ist der Italien-Event zwischen die Rennen in Budapest und Asien gerutscht. Der neue Termin wird womöglich diese Woche noch bekannt gegeben. Baldan könnte dann auch am Start stehen, wenn es keine Überschneidung mit der TCR Italy gibt.

Der Event am Hungaroring ist gleich für drei Piloten ihr Heimspiel – sehr zur Freude der Fans, die erstmals wieder in großer Zahl zur WTCR kommen dürfen. Bester Ungar ist derzeit Attila Tassi (Honda) als Tabellen-Sechster. ■ MBR



TCR ITALY

Vom i30 in den Elantra: Nicola Baldan mit Gaststart am Hungaroring



Richtig gepokert

KTM-Werkspilot Brad Binder blieb im strömenden Regen mit Slicks draußen, überstand eine Zitterpartie und bescherte KTM so einen unverhofften Heimsieg. Was die MotoGP-Asse in Spielberg zeigten, war einfach unglaublich.

Von: **Imre Paulovits**

Es war der reinste Wahnsinn. Es schüttete wie aus Kübeln, eine Gruppe von Fahrern rutschte hilflos auf Slicks umher. Dahinter preschte eine zweite Gruppe durch die Fluten, um sie noch abzufangen. Nur einer hatte bereits einen uneinholbaren Vorsprung: KTM-Werkspilot Brad Binder. Er hatte sich, als alle anderen vor ihm in die Box einbogen, entschlossen, diese letzten drei Runden mit Slicks durchzustehen, und er rettete sich mit haarsträubenden Manövern ins Ziel. „Meine Reifen und meine Bremsen waren völlig ausgekühlt", erzählte er hinterher von seiner Horrorfahrt. „Die meiste Bremswirkung hatte ich mit der Hinterradbremse, doch dann hatte ich mein Hinterrad neben mir, und wenn man dann nicht den geringsten Grip hat, dann kann man aus dieser Situation nicht einlenken. Es war das reinste Lotteriespiel und es war unmöglich, auf der Strecke zu bleiben."

Dabei hat der 26-jährige Südafrikaner regelrecht gezaubert. Der nicht eben zimperliche Aleix Espargaró, der sich hinter ihm ebenfalls entschieden hatte, die drei verbliebenen Runden auf Slicks zu Ende zu fahren, brauchte für diese drei Runden zwölf Sekunden länger. „Mein Bruder Darryn hatte mir nach dem Schauer im Moto3-Training erzählt, dass die Strecke mit Slicks noch richtig gut haftet. Das hat wesentlich zu meiner Entscheidung beigetragen", gab Binder zu. „Die erste Runde, als die Reifen und die Bremsen noch warm waren, ging auch erstaunlich gut, und ich konnte richtig schnell fahren. Als ich dann in Turn 5 ankam und dort das Wasser quer über die Strecke floss, hatte ich aber meinen ersten Moment. Und die letzten beiden Runden mit kalten Reifen und Bremsen waren der blanke Horror. Aber es hätte mich mehr geärgert, wenn ich es nicht versucht hätte, als wenn ich gestürzt wäre."

> „Ich wollte sehen, was Marc Márquez macht, und als er an die Box gefahren ist, bin ich ihm hinterhergefahren, wie all die anderen Fahrer bis auf Brad Binder. Er hatte wirklich Mut."
>
> Francesco Bagnaia

KTM-Renndirektor Pit Beirer war ganz außer sich. „In meinem Herzen hatte ich gehofft, dass er draußen bleibt und danach nicht stürzt. Dass er es tatsächlich durchgezogen hat, hat uns das Wochenende versüßt. Letztes Jahr hatten wir einen Heimsieg ohne Zuschauer, dass er nun vor vollen Tribünen geklappt hat, gibt uns für die Zukunft noch mehr Motivation."

Höchste Fahrkunst

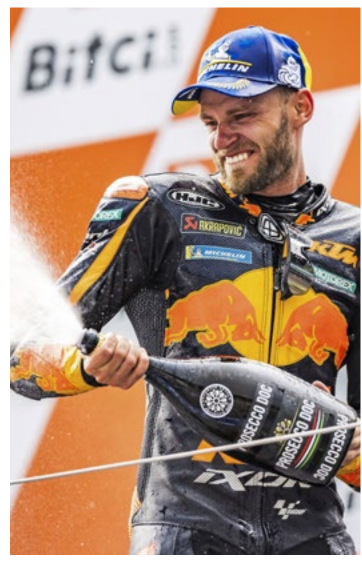
Aber nicht nur Brad Binders heldenhafte Siegesfahrt zeigte das Niveau der aktuellen MotoGP-Fahrer auf. Am zweiten aufeinanderfolgenden Wochenende auf der gleichen Rennstrecke rückt das Feld naturgemäß näher zusammen. Die Positionskämpfe, die während der noch trockenen Rennphase ausgetragen wurden, waren aber noch heftiger, als man es sich vorgestellt hatte. Es war schon vor dem Rennen klar, dass jederzeit der Regen einsetzen kann, und so wollte sich jeder die bestmögliche Ausgangsposition für ein Flag-to-Flag-Szenario herausfahren. Die drei Ducati von Francesco Bagnaia, Steiermark-Sieger Jorge Martín und seinem Teamkollegen Johann Zarco stritten mit Weltmeister Joan Mir, WM-Leader Fabio Quartararo und dem erstarkten Marc Márquez.


Mit Slicks im strömenden Regen: Ohne Schräglage und Traktion brachte Brad Binder die KTM ins Ziel

POLARITY PHOTO


MOTOGP

Der Sturm von hinten: Jorge Martín (#89) und Francesco Bagnaia mit Regenreifen



POLARITY PHOTO

Binder: Sektparty nach Reifenpoker



YAMAHA

Wie ein Moto3-Rennen: Im Trockenen stritten Quartararo (#20), Márquez (#93), Mir und drei Ducati um die Spitze

Bagnaia vollführte die meiste Führungsarbeit, Quartararo zeigte vor Turn 3 Ausbremsmanöver, die man nicht für möglich gehalten hätte. Als es dann anfing zu tröpfeln, kamen noch haarsträubendere Manöver, und der zu allem entschlossene Brad Binder stieß auch zur Gruppe.

Marc Márquez hatte gleich auf ein Flag-to-Flag-Rennen gepokert und hinten den weichen Reifen gewählt. Nur um festzustellen, dass sein Motorrad damit viel besser funktioniert. „Zuerst habe ich gehofft, dass es möglichst früh regnet", gab der Ex-Weltmeister zu. „Dann ging das Rennen immer länger, und ich musste feststellen, dass der Reifen nicht nachlässt und ich zum Schluss gar einen Vorteil haben werde. Da habe gehofft, dass wir ganz durchfahren können."

Alle, die auf Regenreifen gewechselt hatten, erlebten aber zunächst ihr blaues Wunder. „Zunächst hafteten sie schlechter als die warmen Slicks, mit denen wir an die Box gefahren sind", wunderte sich Francesco Bagnaia. Márquez setzte sich an die Spitze der Fahrer mit Regenreifen, rutschte dann aber in Turn 1 aus. „Dort war es noch rutschiger. Ich kam als erster an und hatte keinen Anhaltspunkt. Die hinter mir sind dann alle von der Strecke abgekommen, weil sie gesehen haben, dass man mit meinem Tempo nicht einbiegen kann."

Dass jeder im Sattel blieb, als die Gruppe mit Bagnaia, Martín, Mir und Quartararo sich durch die Slick-bereiften Aleix Espargaró, Alex Márquez, Valentino Rossi, Iker Lecuona und Luca Marini pflügte, zeugt noch mehr von der Fahrkunst der MotoGP-Piloten. Dabei überholte Bagnaia in einer Kurve sieben Fahrer! „Wie, weiß ich selbst nicht mehr", gestand er. Zum Schluss bekam Brad Binder noch eine Drei-Sekunden-Strafe für das Verlassen der Strecke. „Aber ob ich jetzt mit zehn oder nur mit sieben Sekunden gewonnen habe, das ist mir egal", grinste er.

Jetzt haben alle zwei Wochen Zeit, sich von diesen Strapazen zu erholen und für Silverstone neu aufzustellen. ■

DREI FRAGEN AN BRAD BINDER

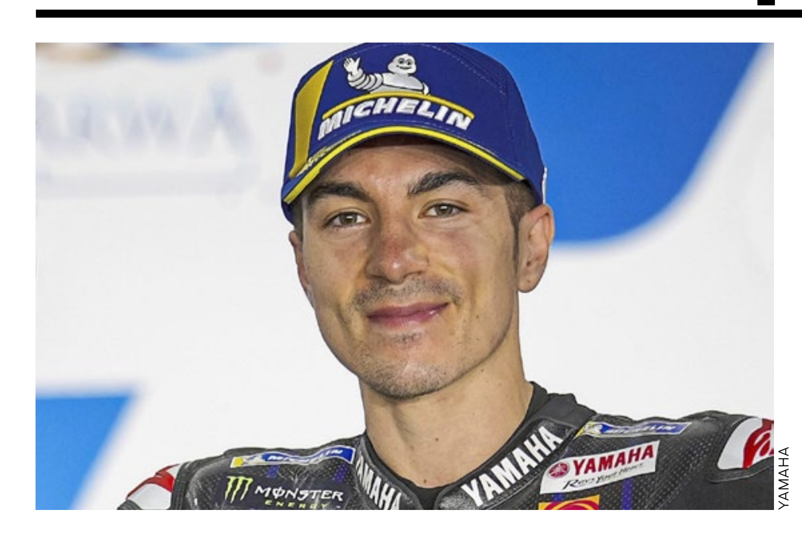


DAS RISIKO HAT SICH AUSGEZAHLT …
Ja, wirklich. Ich hatte mir vor dem Rennen vorgenommen, aufs Podest zu fahren. Seit Brünn im Vorjahr habe ich ja nicht mehr dort gestanden. Aber der Hinterreifen fühlte sich ganz anders an als das ganze Wochenende zuvor. Beim Bremsen stand das Motorrad ständig quer, wenn ich das Gas angelegt habe, ging das Motorrad nicht vorwärts. Als es anfing zu regnen, habe ich aber auf die vordere Gruppe aufgeschlossen, und als ich sah, dass die Fahrer vor mir in die Box fahren, habe ich mich im letzten Moment entschieden, draußen zu bleiben. Die erste Runde war auch noch gut, aber die letzten beiden der blanke Horror. Die Reifen und die Bremsen sind ausgekühlt, ich habe das Motorrad nur noch irgendwie ins Ziel gebetet.

WIE WAR DIE LETZTE RUNDE?
Das reinste Desaster. Ich sah, dass ich neun Sekunden Vorsprung habe, aber ich wusste nicht, ob einer mit Regenreifen hinter mir ist. Ich hatte überhaupt keine Bremsen mehr, es war fast unmöglich, auf der Strecke zu bleiben.

WIRD DIESER SIEG SIE NUN WEITER BEFLÜGELN?
Ich habe schon in den letzten Rennen gesehen, welches Potential das Motorrad hat, ich musste aber an mir selbst arbeiten. Wenn jemand anderer es besser macht, weiß man, dass man härter arbeiten muss, dann sollte man es selbst können. Ich denke, das hat mich zu einem besseren Fahrer gemacht.

Viñales bei Aprilia



YAMAHA

Yamaha zog die Nennung von Maverick Viñales zurück. Nun steht fest, dass der 26-jährige Spanier 2022 bei Aprilia fährt.

Von: **Imre Paulovits**

Das zweite Rennwochenende in Spielberg hatte noch nicht angefangen, da gab es den ersten Knall: Yamaha gab per Pressemitteilung bekannt, dass sie die Nennung von Maverick Viñales zurückziehen – wegen der absichtlichen Fehlbedienung der M1 am Wochenende zuvor, die den Motor, die eigene Sicherheit und die Sicherheit der anderen Fahrer gefährdet hat. Wie sich später herausstellte, hat Viñales, nachdem er nach dem Restart Probleme mit seiner Elektronik hatte und bis ans Ende des Feldes zurückfiel, aus Frust auf der Geraden nicht mehr bis in den sechsten Gang geschaltet und den Motor in den Begrenzer gedreht. Das war auch der Grund, warum das ominöse „Pitlane" auf seinem Display erschien.

In einem Fernsehinterview zeigte sich der Yamaha-Werkspilot reumütig und entschuldigte sich für seine Affekthandlung, doch es war wie schon bei seiner Vertragsauflösung: Die Einsicht kam wohl zu spät. Ob der Auftaktsieger diese Saison überhaupt noch gesetzt wird oder frühzeitig entlassen, muss sich noch zeigen. Denn das Vertrauensverhältnis zu seinem Team dürfte nur schwer wiederherzustellen sein. Andererseits würde Yamaha im Jubiläumsjahr ihres GP-Einstiegs gern die Triple-Crown holen, die Fahrer-, Konstrukteurs- und Team-Weltmeisterschaft, und dafür brauchen sie einen starken zweiten Fahrer. Ob sie dabei auf Cal Crutchlow setzen, muss sich zeigen.

Es wird einiges anders werden im nächsten Jahr. Petronas ließ verlautbaren, dass sie das Team des Sepang International Circuit ab 2022 nicht mehr unterstützen werden, so wird die Mannschaft mit B-Material antreten, und es gilt, zwei neue Fahrer zu finden.

Am Montag wurde dann bekannt gegeben, was schon länger vermutet wurde: Aprilia hat sich mit Viñales geeinigt, er wird 2022 für ihr neu aufgestelltes, direktes Werksteam fahren. Dabei hat der Moto3-Weltmeister von 2012 einen Einjahres-Vertrag mit Option auf ein weiteres Jahr unterschrieben. ■

KOMMENTAR

ES GING SPANNEND ZU AN DIESEM WOCHENENDE.
Dass der Regen nur drei Runden vor Schluss eines MotoGP-Rennens einsetzt, hatten wir so noch nicht, und da stellte sich die Frage, ob es besser ist, auf das regenbereifte Motorrad zu wechseln, oder draußen zu bleiben, wie es Brad Binder getan hat. Hinterher sagt man, es war super, es war spektakulär für die Zuschauer, aber für die Fahrer ist das alles andere als lustig. Und alles, was man sich in den Trainings erarbeitet hat, zählt nichts mehr. Da spielt dann auch das Glück eine große Rolle. Dass Brad Binder auf den Slicks sitzengeblieben ist, war Wahnsinn. Und das Sprintrennen der Jungs auf Regenreifen, das war Stress für alle. Wenn alles gutgeht, klopft man sich auf die Schultern. Aber es ist gut, dass die Fahrer dem nicht jedes Wochenende ausgesetzt sind.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

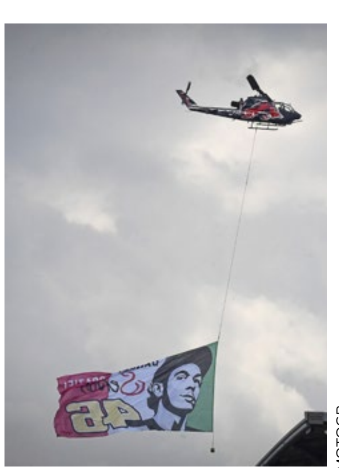
AUS DEM FAHRERLAGER

ALLES VOLL
Wenn es auch die Beschränkung gab, dass nur Geimpfte, Genesene oder Getestete auf die Tribünen gelassen wurden, fanden sich für das zweite Wochenende am Red Bull Ring 86 000 Zuschauer am Renntag ein. Es war fast wie zu Zeiten vor der Corona-Pandemie, die schon ganz weit in der Vergangenheit zu sein scheinen. Die Fahrer spürten es auch gleich. „Unter den Anfeuerungsrufen zu fahren, lockt noch die letzten Reserven hervor. Es ist einfach mit nichts zu vergleichen", gestand MotoGP-Sieger Brad Binder.

SPEKTAKULÄRE ERÖFFNUNG
In Österreich zeigt man gern, was man hat, und bei vollem Haus wollte man auch ganz an das Spektakel vor der Pandemie anknüpfen. Die Flugschau mit der gewaltigen, polierten Douglas DC-6B Propeller-Passagiermaschine von 1958 als Anführer einer ganzen Horde von Flugakrobaten, die schöne Kreise in den Himmel malten, das absolute Limit, was ein Helikopter zu fliegen vermag, und zwei Fallschirmspringer, die zunächst geschultert und dann nebeneinander eine gewaltige Österreichflagge punktgenau auf den Rasen neben Turn 2 absetzten, das sorgte schon vor dem MotoGP-Rennen für Gänsehaut.

FÜR DEN CREWCHIEF
MotoE-Sieger Lukas Tulovic stand mit einem Schild „Welcome Égan" in der Startaufstellung. „Mein Crewchief ist vor zwei Wochen Vater geworden", erklärte Tulovic die Aktion. „Ich habe ihm bereits Kinderkleidung geschenkt, die an die MotoE erinnert. Ich wollte dann noch eine Aktion, an die er sich in zehn Jahren noch erinnert." Dass Tulovic das Rennen gewonnen hat, wird die Erinnerung sicher noch einmal auffrischen.

ABSCHIED DES „DOKTORS"
Wenn der Traum vom 200. Podium für Valentino Rossi auch eine halbe Runde vor dem Ziel platzte – da war der 42-jährige, der auch auf Slicks draußen blieb, noch Dritter –, verließ Rossi Österreich doch mit großen Emotionen. Nach dem MotoGP-Rennen zog ein Hubschrauber ein riesiges Plakat mit dem Konterfei des Italieners und der Aufschrift „Servus, Danke, Grazie" über die Strecke, und es gab tosenden Applaus von den Tribünen, die noch immer zum großen Teil von Fans der Startnummer 46 besetzt waren. ■ IP



MOTOGP

Valentino Rossis Porträt als Dank Österreichs an den „Doktor"

MOTOGP-ERGEBNISSE

Red Bull Ring (A) – 15. August 2021 11. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 120,904 km über 28 Runden à 4,318 km. 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet. Wetter/Piste: wechselnd, Luft 31 Grad, Asphalt 41 Grad. Schnitt des Siegers: 177,7 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	28	40.49,928 min	318,5 km/h	1.24,655 min	H/M	25
2.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	28	+6,991 sec	312,1 km/h	1.24,479 min	H/M / M/M	20
3.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP21	28	+8,570 sec	314,8 km/h	1.24,502 min	H/M / M/M	16
4.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	28	+9,623 sec	310,3 km/h	1.24,573 min	M/M / S/S	13
5.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	28	+11,831 sec	314,8 km/h	1.24,919 min	H/M	11
6.	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	28	+11,952 sec	313,0 km/h	1.24,810 min	H/M	10
7.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	28	+13,650 sec	308,5 km/h	1.24,451 min	H/M / M/M	9
8.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	28	+14,150 sec	307,6 km/h	1.24,987 min	H/M	8
9.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	28	+14,692 sec	314,8 km/h	1.24,924 min	M/M	7
10.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	28	+15,270 sec	314,8 km/h	1.24,529 min	H/M	6
11.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	28	+22,144 sec	313,0 km/h	1.24,723 min	H/M / M/M	5
12.	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	28	+22,193 sec	307,6 km/h	1.25,332 min	H/M	4
13.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	28	+22,603 sec	313,9 km/h	1.24,814 min	H/M	3
14.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	28	+27,642 sec	313,0 km/h	1.24,552 min	M/M / M/S	2
15.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	28	+32,459 sec	315,7 km/h	1.24,474 min	H/S / M/M	1
16.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	28	+37,384 sec	315,7 km/h	1.24,946 min	H/M / M/M	-
17.	Cal Crutchlow (GB)	Yamaha YZR-M1	28	+49,950 sec	303,3 km/h	1.25,430 min	H/M /M/M	-
	Nicht gewertet:							
	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	22	+6 Runden	313,9 km/h	1.24,612 min	H/M	-
	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	18	+10 Runden	313,9 km/h	1.24,543 min	H/M	-
	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	6	+22 Runden	312,1 km/h	1.24,758 min	H/M	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Martín	1.22,643 min
2.	Quartararo	1.22,677 min
3.	Bagnaia	1.23,063 min
4.	Zarco	1.23,120 min
5.	M. Márquez	1.23,227 min
6.	Miller	1.23,320 min
7.	Mir	1.23,378 min
8.	A. Espargaró	1.23,423 min
9.	Oliveira	1.23,499 min
10.	Binder	1.23,568 min
11.	P. Espargaró	1.23,738 min
12.	Nakagami	1.23,990 min
13.	Rins	1.23,470 min
14.	A. Márquez	1.23,535 min
15.	Bastianini	1.23,790 min
16.	Lecuona	1.23,825 min
17.	Marini	1.23,834 min
18.	Rossi	1.23,939 min
19.	Petrucci	1.24,405 min
20.	Crutchlow	1.24,509 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	181
2.	Bagnaia	134
3.	Mir	134
4.	Zarco	132
5.	Miller	105
6.	Binder	98
7.	Viñales	95
8.	Oliveira	85
9.	A. Espargaró	67
22.	Bradl	11

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	212
2.	Yamaha	209
3.	KTM	152
4.	Suzuki	138
5.	Honda	104
6.	Aprilia	68

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Monster Energy Yamaha MotoGP	276
2.	Ducati Lenovo Team	239
3.	Pramac Racing	200
4.	Red Bull KTM Factory Racing	183
5.	Team Suzuki Ecstar	178
6.	Repsol Honda Team	107
7.	LCR Honda	96
8.	Aprilia Racing Team Gresini	71
9.	Petronas Yamaha SRT	68
10.	Esponsorama Racing	58

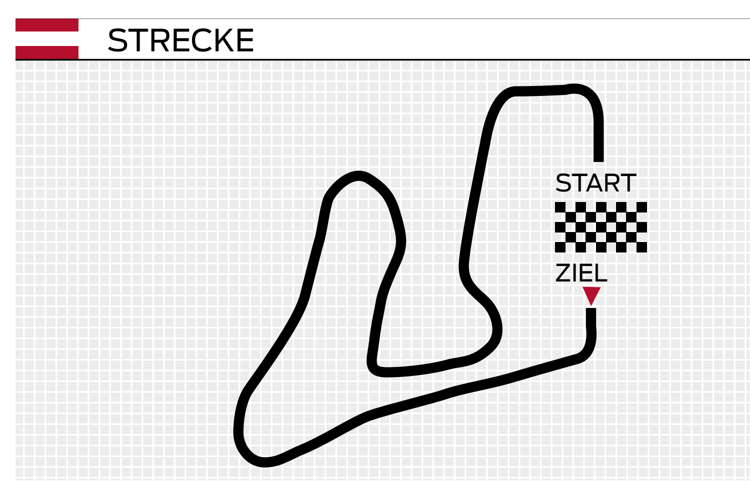
„Das Ergebnis hier hat überhaupt nichts verändert. Die Weltmeisterschaft ist noch sehr lang, und es kann noch sehr viel passieren.“

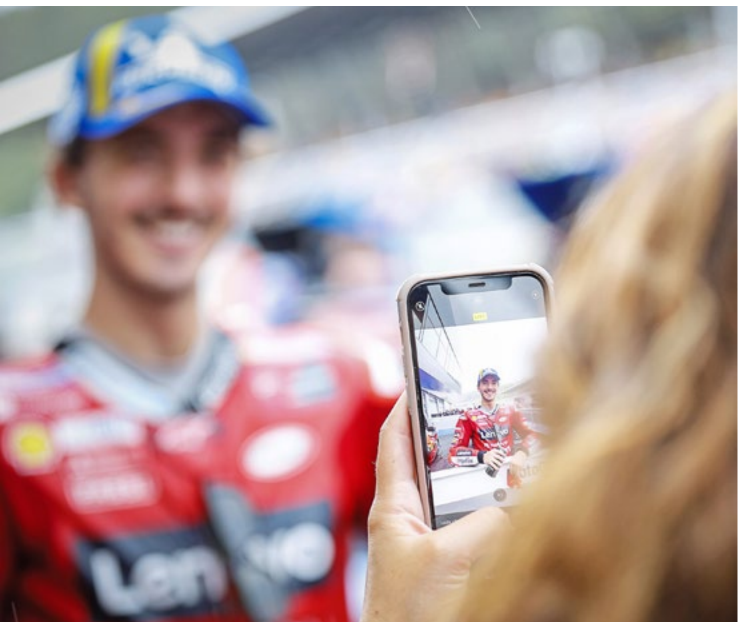
Francesco Bagnaia

RED BULL RING (A) 4,318 KM

Rundenrekord: **1.23,827, Andrea Dovizioso (Ducati), 2019**
Quali-Rekord: **1.22,643, Jorge Martín (Ducati), 2021**
Topspeed-Rekord: **321,4 km/h, Francesco Bagnaia (Ducati), 2021**

STRECKE





MOTOGP

Ein Bild von einem Mann: Ist Francesco Bagnaia nun auch WM-Favorit?

Raúl Fernández antwortet Hasser



Wieder da: Raúl Fernández hat in der WM nur noch 19 Punkte Rückstand

POLARITY PHOTO

Wie sehr er vor einer Woche unter Druck stand, zeigte sich nach dem Sieg von Raúl Fernández. Nach makelloser Fahrt richtete er sich an seine Feinde. Marcel Schrötters tolle Fahrt endete mit Sturz.

Von: **Imre Paulovits**

So etwas hat es auch noch nicht gegeben: Nachdem Ausnahmetalent Raúl Fernández im Rennen allem Druck standgehalten und seinen dritten Saisonsieg eingefahren hatte, sagte er beim Interview im Parc fermé: „Damit habe ich alle Hasser ruhiggestellt, die mir prophezeit haben, dass ich nie mehr in meinem Leben aufs Podest fahren würde.“ Simon Crafar zuckte zusammen und ließ fast das Mikrofon fallen, aber mit einem Schlag wurde klar, welchem für die ältere

Tom Lüthi endlich wieder in den Top 10

Aufatmen bei Tom Lüthi: Der 35-jährige Schweizer fuhr nach den vielen Rückschlägen das beste Resultat seiner bisherigen Saison heraus und wurde Neunter.

Von: **Imre Paulovits**

Tom Lüthi wirkte erleichtert. All die Rückschläge, die seine Arbeit, die Kalex des SAG-Teams so anzupassen, dass er seinen pfeilschnellen Fahrstil, mit dem er sich in der Moto2 zwei Vizeweltmeisterschaften und einen dritten WM-Schlussrang erkämpfen konnte, schienen an diesem Wochenende weggewischt, der 34-jährige Schweizer wirkte wieder angriffslustig und voll motiviert. In FP2 fuhr er erstmals an diesem Wochenende in die Top 10, und ein zwölfter Platz in FP3 sicherte ihm den direkten Einzug in die Q2. Auch dort ließ sein Tempo nicht nach, und er konnte sich als Zehnter für die vierte Startreihe qualifizieren. „Es war eine sehr positive Entwicklung“, freute sich Lüthi. „Wir konnten uns in FP3 nochmals steigern, unser Rhythmus war viel besser als vor einer Woche. Dass ich mich gleich für die Q2 qualifizieren konnte, hat auch die Stimmung im Team verbessert. Ich hatte gleich zu Beginn des Qualifyings ein gutes Gefühl, und ich konnte schnelle Zeiten fahren, wenn ich mich zum Schluss auch nicht weiter steigern konnte. Aber wir können stolz auf unsere Arbeit sein, das Team hat einen tollen Job gemacht.“

Nach dem Start wurde Lüthi zwar in der ersten Kurve eingeklemmt und fiel bis auf Platz 14 zurück, doch dann fand er einen guten Rhythmus und kämpfte sich Platz für Platz wieder nach vorn. Mit P9 erlangte er sein mit Abstand bestes Saisonergebnis. „Es war ein wirklich gutes Rennen“, freute sich der Eneppetaler. „Leider war ich in der ersten Kurve an der falschen Stelle, das hat uns einige Plätze gekostet. Aber dann habe ich mich sehr gut auf dem Motorrad gefühlt, und ich konnte einen guten Rhythmus fahren, die Plätze wieder gutmachen und in die Top 10 kommen. Wir müssen aber weiterarbeiten und unsere Entwicklung fortsetzen. Dieses Resultat hat uns aber allen einen Motivationsschub gegeben. Ich freue mich schon richtig auf Silverstone.“ ■

SAG

Tom Lüthi: Der alte Fahrstil ist wieder da, der Schweizer wurde Neunter

n mit einem Sieg

Generation völlig unbekannten Druck die mit seltenem Talent begnadeten Teenager ausgesetzt sind. Sie sind mit den Sozialen Medien aufgewachsen, für ihre Altersgruppe zählt mehr als alles andere, wie sie im Netz dastehen. Da können sie noch so sehr von ihrer Umgebung abgeschirmt sein, und ein Leben führen, von dem die „Sessel-Weltmeister", wie sie einst Colin Edwards spöttisch getauft hat, nur träumen können. „Die Jungs treten bei uns ganz schnell in das Erwachsenenleben ein", gesteht KTM-Renndirektor Pit Beirer. „Aber ich bin froh, dass Raúl so schnell zu seiner Form zurückgefunden hat, nachdem wir seine Zukunft gesichert haben."

Der 20-jährige Spanier ließ an diesem Wochenende niemandem eine wirkliche Chance. Einzig Ai Ogura, der in diesem Jahr ebenfalls ein imposantes Rookie-Jahr in der Moto2 erlebt, konnte mit ihm mithalten. Der 20-jährige Japaner setzte ihn sogar gewaltig unter Druck. Doch zum Schluss hatte Fernández einfach mehr Reserven und zog in den letzten zwei Runden davon. Ogura hatte dabei eine recht einleuchtende Erklärung für seine Steigerung. „Bei den Wintertests bin ich hinter Raúl hergefahren und mächtig gestürzt. Von da an habe ich mich dann Schritt für Schritt gesteigert."

Es hätte auch das Rennen von Marcel Schrötter werden können. Der 28-jährige Intact-Pilot hielt sich auf dem fünften Platz, doch dann rutschte er am Ende der Zielgeraden aus. „Es ist bitter", meinte Schrötter enttäuscht. „Kurve eins ist eine kritische Ecke. Ich habe alles gegeben, denn ich wollte unbedingt an der Gruppe vor mir dranbleiben. Natürlich ist der Druck vorn hoch, das Niveau ist es ebenfalls, und wenn man dann plötzlich im Podiumskampf dabei ist, ist die Chance, Fehler zu machen, einfach hoch. Wir hätten heute viele Punkte mitnehmen können, und so ein Top-5-Ergebnis hätte uns allen mal wieder gutgetan." ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Nachdem die MotoGP-Fahrer in den letzten beiden Jahren ihre Sicherheitsbedenken gegenüber Turn 3 geäußert hatten und es sowohl im Vorjahr als auch in diesem Jahr zum Rennabbruch kam, hat das Management des Red Bull Rings nun reagiert. Es wird umfangreiche Umbauarbeiten geben. Vor der schnellen Turn 2, wo die MotoGP-Maschinen mit über 300 km/h durchfliegen und danach für Turn 3 auf Stadtgeschwindigkeit runterbremsen müssen, wird eine Schikane errichtet. „Das macht die Sache sicherlich weniger gefährlich", war der einstimmige Tenor der Fahrer.

MOTOGP

Aprilia-Werkspilot Lorenzo Savadori, der am vorletzten Sonntag über das in Turn 3 auf der Fahrbahn kreisende Motorrad von Dani Pedrosa geflogen war, wobei beide Maschinen in Flammen aufgingen, wurde am nächsten Montagnachmittag in der Universitätsklinik von Parma an seinem gebrochenen rechten Knöchel operiert. Professor Francesco Pogliacomi und sein Team wurden dabei von Dr. Michele Zasa, dem Leiter der Clinica Mobile, unterstützt. Savadori bereitet sich nun auf seine Rückkehr vor.

MOTOGP

Das Podium nach dem Chaosrennen hatte etwas Besonderes: Sowohl Brad Binder als auch Francesco Bagnaia und Jorge Martín sind einst beim indischen Hersteller Mahindra in der Moto3 gefahren. Dass das Triebwerk bei der damals rasanten Entwicklung nicht mit denen von Honda und KTM mithalten konnte, hat viel am Kampfgeist der drei geschliffen. In dem Pulk, der im Trockenen um den Sieg kämpfte, waren auch alle drei Weltmeister von 2018: Marc Márquez, Francesco Bagnaia und Jorge Martín.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Red Bull Ring (A) – 15. August 2021 11. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 107,950 km über 25 Runden à 4,318 km. 30 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 30 Grad, Asphalt 39 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Raul Fernández (E)	Kalex	25	37.19,890 min	1.29,204 min	25
2.	Ai Ogura (J)	Kalex	25	+0,845 sec	1.29,218 min	20
3.	Augusto Fernández (E)	Kalex	25	+2,747 sec	1.29,265 min	16
4.	Sam Lowes (GB)	Kalex	25	+4,412 sec	1.29,333 min	13
5.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	25	+8,850 sec	1.29,193 min	11
6.	Celestino Vietti (I)	Kalex	25	+8,782 sec	1.29,210 min	10
7.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	25	+13,657 sec	1.29,327 min	9
8.	Arón Canet (E)	Boscoscuro	25	+16,499 sec	1.29,731 min	8
9.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	25	+17,108 sec	1.29,584 min	7
10.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	25	+19,588 sec	1.29,638 min	6
11.	Jake Dixon (GB)	Kalex	25	+21,283 sec	1.29,812 min	5
12.	Fabio Di Giannantonio (I)	Kalex	25	+21,703 sec	1.29,862 min	4
13.	Tony Arbolino (I)	Kalex	25	+21,866 sec	1.29,812 min	3
14.	Xavi Vierge (E)	Kalex	25	+27,146 sec	1.29,825 min	2
15.	Héctor Garzo (E)	Kalex	25	+29,128 sec	1.30,075 min	1
16.	Joe Roberts (USA)	Kalex	25	+33,058 sec	1.29,945 min	-
17.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	25	+38,235 sec	1.30,440 min	-
18.	Hafizh Syahrin (MAL)	NTS	25	+38,357 sec	1.30,310 min	-
19.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	25	+38,643 sec	1.30,569 min	-
20.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	25	+44,344 sec	1.30,100 min	-
21.	Taiga Hada (J)	Kalex	25	+46,490 sec	1.30,619 min	-
22.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	25	+47,560 sec	1.30,466 min	-
23.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	25	+1.05,584 min	1.29,356 min	-
24.	Stefano Manzi (I)	Kalex	25	+1.09,436 min	1.30,412 min	-
	Nicht gewertet:					
	Yari Montella (I)	Boscoscuro	15	+10 Runden	1.30,657 min	-
	Marcos Ramírez (E)	Kalex	13	+12 Runden	1.29,899 min	-
	Barry Baltus (B)	NTS	10	+15 Runden	1.30,548 min	-
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	5	+20 Runden	1.30,580 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Gardner	206
2.	R. Fernández	187
3.	Bezzecchi	159
4.	Lowes	114
5.	Canet	83
6.	A. Fernández	82
7.	Di Giannantonio	80
8.	Ogura	80
9.	Schrötter	72
23.	Lüthi	11

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	275
2.	Boscoscuro	109
3.	MV Agusta	10
4.	NTS	10

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	393
2.	Sky Racing Team VR46	201
3.	Elf Marc VDS Racing Team	196
6.	Liqui Moly IntactGP	105

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Lowes	1.28,659 min
2.	R. Fernández	1.28,727 min
3.	Ogura	1.28,802 min
4.	A. Fernández	1.28,811 min
5.	Gardner	1.28,961 min
6.	Canet	1.29,015 min
7.	Chantra	1.29,059 min
8.	Vietti	1.29,199 min
9.	Dalla Porta	1.29,220 min
10.	Lüthi	1.29,283 min
11.	Schrötter	1.29,333 min
12.	Ramírez	1.29,355 min
13.	Dixon	1.29,359 min
14.	Navarro	1.29,380 min
15.	Di Giannantonio	1.29,450 min
16.	Bezzecchi	1.29,488 min
17.	Manzi	1.29,563 min
18.	Bulega	1.29,624 min
19.	Arenas	1.29,375 min
20.	Vierge	1.29,393 min
21.	Roberts	1.29,409 min
22.	Garzo	1.29,457 min
23.	Arbolino	1.29,470 min
24.	Syahrin	1.29,483 min
25.	Beaubier	1.29,504 min
26.	Bendsneyder	1.29,507 min
27.	Corsi	1.29,694 min
28.	Montella	1.29,786 min

Moto3

García hält sich mit Sieg weiter



Der Listige: Sergio García überrumpelte Deniz Öncü und gewann

MOTOGP

Wenn er auch vor einer Woche im Kampf um den Sieg stürzte, hielt GasGas-Pilot Sergio García diesmal dem Druck des Schlussspurts am besten stand und verkürzte seinen Rückstand in der WM-Tabelle.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Deniz Öncü kann einem schon ein wenig leidtun. Der 18-jährige Türke hatte in der Vorwoche die Pole-Position herausgefahren, aber der Wechsel auf Slicks hat ihm den Start aus der Boxengasse und das hoffnungslose Dahindümpeln im Hinterfeld eingebracht. Diesmal wollte er es besser machen und führte die meiste Zeit des Rennens. Er wehrte auch die Angriffe von WM-Leader Pedro Acosta immer wieder ab und drückte sich jedes Mal wieder entschieden an die Spitze.

Moto3

Gemischte Gefühle beim Prüstel-Team

Ryusei Yamanaka brach sich im Qualifying den rechten Arm und konnte nicht antreten. Dafür entschädigte Filip Salac mit einem zwölften Rang.

Ryusei Yamanaka hatte das Ziel, direkt ins Q2 zu kommen. Er wurde jedoch in FP3 unverschuldet in einen Sturz verwickelt und brach sich den linken Oberarm. Filip Salac schaffte es direkt ins Q2, allerdings fand er dort keinen Windschatten und musste vom 17. Platz aus starten. Von dort schaffte er es aber in die vordere Gruppe, fuhr die schnellste Rennrunde und wurde schließlich 12.

„Der Anfang des Rennens war gut, danach war ich allerdings in einige Zweikämpfe verwickelt und habe den Anschluss an die vordere Gruppe verloren. Somit habe ich es nicht geschafft, mich vom 12. Platz aus nochmals zu steigern“, berichtete Salac. „Dennoch bin ich zufrieden. Das war mein erstes wirklich trockenes Rennen auf der neuen Maschine. Ich bin gespannt auf das nächste Wochenende in Silverstone, und ich bin sicher, dass wir fähig sein werden, an die Vorarbeit der ersten zwei gemeinsamen Weekends mit dem Team anzuknüpfen.“ ■



LEKL

Filip Salac: Top 10 in Reichweite

MotoGP Rookies Cup

Alonso auf beste

Mit zwei weiteren Siegen ist David Alonso dem Cup-Sieg ein ganzes Stück nähergekommen und braucht beim Finale in Aragón nur noch zwölf Punkte. Noah Dettwiler holte erneut Punkte.

Der 15-jährige Kolumbianer David Alonso fuhr im ersten Rennen einen Vorsprung von 3,8 Sekunden heraus und gewann vor seinem Titelrivalen David Muñoz und dem Thailänder Tatchakorn Buasri. Im zweiten Rennen konnte er Buasri gerade noch überlisten und gewann mit einem Winpernschlag, da Muñoz aber nur Sechster wurde, ist Alonso der Titel so gut wie nicht mehr zu nehmen.

Freddie Heinrich wurde im ersten Rennen 18., im zweiten 19. Noah Dettwiler hatte doppelt zu kämpfen. „Ich war nicht richtig fit, weil ich seit letztem Wochenende mit einer Erkältung zu kämpfen hatte“, erzählte der 16-jährige Schweizer. „Für eine Runde war es im Qualifying gut, so bin ich dort auf den 13. Platz gefahren. Ich war in den ersten sechs Runden des ersten Rennens auch in der vorderen Gruppe dabei, habe danach aber die Energie verloren und bin auch öfter neben die Strecke geraten. So musste ich eine Long-Lap machen, was mich schließlich auf den 16. Platz zurückgeworfen hat, was nicht wirklich optimal war.“ Doch am zweiten Tag nahm er sich wieder die Kraft und fuhr gar einige Zeit in den Top 10. „Mir ging es etwas besser, und so konnte ich fast das ganze Rennen mit der vorderen Gruppe mitfahren. Aber in den letzten fünf Runden ging mir wieder die Energie aus, aber ich wurde immerhin Zwölfter.“

im WM-Kampf

Als Acosta als Erster in die letzte Runde ging und einen Rutscher gleich in Turn 1 hatte, nutzte Öncü die Chance und war zwei Kurven vor Schluss noch immer Spitzenreiter. Doch dann schlug Sergio García zu. Der GasGas-Pilot, der in der Vorwoche an gleicher Stelle von Acosta ausgetrickst wurde, stach in Turn 9 innen rein, und danach gab es keinen Weg mehr an ihm vorbei. „Ja, ich habe aus der letzten Woche gelernt“, gab García zu. „Letzte Woche hat es Pedro mit mir gemacht, ich habe diese Stelle das ganze Rennen hindurch studiert, und es hat funktioniert. Mein Team hat einen Superjob gemacht, ich habe diese Weltmeisterschaft noch lange nicht aufgegeben.“

Deniz Öncüs unschuldiges Kindergesicht wollte trotz seines ersten Grand-Prix-Podiums nicht so recht strahlen. „Ich freue mich über dieses Podest, ich war es meinem Team schon lange schuldig, aber es wäre viel schöner gewesen, wenn es gleich ein Sieg gewesen wäre“, sprach er Klartext. Die Zeit des Tech3-Piloten sollte aber bald kommen.

Pedro Acosta sah in der Schlussphase zwar am stärksten aus, doch der eine Rutscher und dass er hinter Öncü und García geriet, kostete ihn gleich noch mehr Plätze, denn Dennis Foggia schaffte es im Schlussspurt auch an ihm vorbei. „Wir hatten es hier auf dem Red Bull Ring mit der Honda nicht leicht gegen die KTM“, gestand Foggia. „Aber es war mir wichtig, aufs Podest zu fahren, ich wollte meine Chance auf den dritten WM-Rang wahren, was gegen Romano Fenati nicht einfach sein wird. In der letzten Runde habe ich mir gesagt, jetzt wird es Zeit anzugreifen, und ich bin glücklich, dass es geklappt hat.“

Romano Fenati wurde Fünfter. „Ich kann nicht zufrieden sein“, übte er Selbstkritik. „Wir waren in allen Trainings, Rennen und Bedingungen vorne mit dabei, nur zum Schluss reichte es nicht fürs Podest.“ ■

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Red Bull Ring (A) – 15. August 2021 11. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 99,314 km über 23 Runden à 4,318 km. 26 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 34 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Sergio García (E)	GasGas	23	37.10,345 min	1.36,281 min	25
2.	Deniz Öncü (TR)	KTM	23	+0,027 s	1.36,387 min	20
3.	Dennis Foggia (I)	Honda	23	+0,346 s	1.36,409 min	16
4.	Pedro Acosta (E)	KTM	23	+0,394 s	1.36,462 min	13
5.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	23	+0,462 s	1.36,471 min	11
6.	Jaume Masiá (E)	KTM	23	+0,794 s	1.36,074 min	10
7.	John McPhee (GB)	Honda	23	+1,331 s	1.36,388 min	9
8.	Izan Guevara (E)	GasGas	23	+1,440 s	1.36,058 min	8
9.	Darryn Binder (ZA)	Honda	23	+2,399 s	1.36,318 min	7
10.	Kaito Toba (J)	KTM	23	+6,135 s	1.36,537 min	6
11.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	23	+6,602 s	1.36,663 min	5
12.	Filip Salac (CZ)	KTM	23	+14,716 s	1.36,395 min	4
13.	Stefano Nepa (I)	KTM	23	+14,920 s	1.36,822 min	3
14.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	23	+21,668 s	1.36,800 min	2
15.	Andi Farid Izdihar (RI)	Honda	23	+21,976 s	1.37,003 min	1
16.	Carlos Tatay (E)	KTM	23	+22,147 s	1.36,995 min	-
17.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	23	+22,161 s	1.37,194 min	-
18.	Yuki Kunii (J)	Honda	23	+22,198 s	1.36,972 min	-
19.	Riccardo Rossi (I)	KTM	23	+22,363 s	1.37,032 min	-
20.	Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	23	+24,454 s	1.36,862 min	-
21.	David Salvador (E)	KTM	23	+24,706 s	1.37,030 min	-
22.	Maximilian Kofler (A)	KTM	23	+25,129 s	1.37,238 min	-
23.	Elia Bartolini (I)	KTM	23	+34,520 s	1.37,153 min	-
	Nicht gewertet:					
	Adrian Fernández (E)	Husqvarna	11	+12 Runden	1.37,092 min	-
	Ayumu Sasaki (J)	KTM	5	+18 Runden	1.36,714 min	-

m Weg zum Titel

Jakob Rosenthaler hatte sich für sein Heimrennen einiges vorgenommen. „Es lief im Qualifying aber nicht so gut wie in der letzten Woche, so bin ich nur 20. geworden“, so der 15-jährige Österreicher. Im ersten Rennen wurde Rosenthaler 20. „Am Start habe ich einen Platz gutmachen können, aber dann hat es mich bei einem Highsider fast geschmissen. Dann habe ich mir noch eine Long-Lap-Penalty eingehandelt.“ Im zweiten Rennen wurde Rosenthaler 18. „Ich war nach dem Start wieder 19., so war ich in der Gruppe, wo ich meistens bin. Unsere Rundenzeiten waren schneller als sonst.“ ■ IP

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	David Alonso (COL)	216
2.	David Muñoz (E)	178
17.	Noah Dettwiler (CH)	38
21.	Jakob Rosenthaler (A)	6
25.	Freddie Heinrich (D)	2



GOLD&GOOSE

David Alonso (#80): Fast schon Meister



GOLD&GOOSE

Noah Dettwiler: Erkältet am Start

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	196
2.	García	155
3.	Fenati	107
4.	Foggia	102
5.	Masia	95
6.	Binder	86
7.	Sasaki	68
8.	Antonelli	67
20.	Dupasquier	27
26.	Kofler	10

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	235
2.	Honda	204
3.	GasGas	167
4.	Husqvarna	111

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	291
2.	Santander GasGas Team	201
3.	Petronas Sprinta Racing	135
4.	Leopard Racing	132
5.	Sterilgarda Max Racing Team	123
6.	Indonesian Gresini Racing	119
7.	Red Bull KTM Tech3	113
11.	CarXpert PrüstelGP	73

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Fenati	1.35,850 min
2.	Suzuki	1.35,921 min
3.	Alcoba	1.36,060 min
4.	Masia	1.36,093 min
5.	Öncü	1.36,104 min
6.	Sasaki	1.36,169 min
7.	Acosta	1.36,207 min
8.	Rodrigo	1.36,224 min
9.	Foggia	1.36,233 min
10.	Nepa	1.36,241 min
11.	Guevara	1.36,354 min
12.	Rossi	1.36,369 min
13.	Toba	1.36,398 min
14.	Garcia	1.36,409 min
15.	McPhee	1.36,455 min
16.	Tatay	1.36,482 min
17.	Salac	1.36,603 min
18.	Binder	1.36,722 min
19.	Artigas	1.36,568 min
20.	Salvador	1.36,627 min
21.	Kunii	1.36,792 min
22.	Migno	1.36,837 min
23.	Fernández	1.36,892 min
24.	Fellon	1.37,121 min
25.	Kofler	1.37,359 min
26.	Izdihar	1.37,411 min
27.	Bartolini	1.37,760 min



Lukas Tulovic (#3) ließ sich von Aegerter (#77) und Co. nicht einholen

GLÄNZEL

Tulovic ganz vorn

Beim verkürzten Rennen und dem abtrocknenden Asphalt sorgte Lukas Tulovic für die Sensation: Der 21-jährige Deutsche gewann sein erstes MotoE-Rennen. Dominique Aegerter wurde Dritter.

Von: **Imre Paulovits**

Er konnte es einfach nicht fassen: Lukas Tulovic sprang über die Barriere des Parc fermé und umarmte jeden seiner Mannschaft einzeln. In den letzten Jahren hatte der 21-Jährige aus Eberbach viele Rückschläge hinnehmen müssen. Doch nun konnte er seinen ersten Sieg in der MotoE feiern.

Dabei hatte es mit viel Nervenanspannung begonnen. Bevor die MotoE-Bikes in der Boxengasse aufgereiht wurden, ergossen sich Schauer über den Red Bull Ring, und der Krimi in der MotoGP ließ alle erschaudern. Es regnete auch noch eine Weile nach deren Siegerehrung. So wurde das MotoE-Rennen als Regenrennen deklariert und auf fünf Runden verkürzt. Doch während die Elektro-Renner an den Start gebracht wurden, hörte der Regen auf, und in der warmen Sonne trocknete der Asphalt in Windeseile auf. Hastig wechselten die meisten von Regenreifen auf Slicks, und als die Ampel ausging, trauten die meisten ihren Augen nicht: Lukas Tulovic stach am mutigsten in die erste Kurve, und während sich das Feld noch sortierte, hatte er gleich eine Lücke zu seinen Verfolgern aufgetan.

„Wir hatten bei unserer Outlap zwar die erste Kurve nicht gefahren, ich tastete den Asphalt der restlichen Strecke aber mehrmals mit den Stiefeln ab und stellte fest, dass er recht guten Grip hatte“, erklärte er. „Das war zehn Minuten vor dem Start, und da wusste ich bereits, dass wir mit Slicks fahren mussten. Die Strecke war bereits fast komplett trocken, dazu war es warm. Ich bin sicherlich einiges an Risiko eingegangen, vor allem in der ersten Kurve nach dem Start. Aber ich habe mich dann in den ersten beiden Runden recht wohlgefühlt und habe ordentlich gepusht. Als ich sah, dass mein Vorsprung bereits 1,8 Sekunden betrug, habe ich diesen bis ins Ziel verwaltet.“ Dabei kam dem Tech3-Piloten entgegen, dass wieder Zuschauer an der Strecke erlaubt und deshalb die großen Bildschirme aufgestellt waren: „Ich habe gar nicht nach hinten schauen müssen, denn ich habe darin immer gesehen, wie viel Vorsprung ich hatte.“

Dass Tulovic nach dem ersten Sieg bei einem Grand Prix voller Euphorie war, verwunderte nicht. „Ich war so voll von Emotionen“, verriet er, noch immer mit einem Strahlen im Gesicht. „Ich habe die letzten Jahre so hart gearbeitet. Das letzte Mal, dass ich bei einem Rennen ganz oben stand, ist schon zu lange her. Auch in der MotoE waren wir oft schnell. Wir haben schon lange einen Podestplatz verdient. Dass der gleich ein Sieg wurde, macht die Sache noch viel schöner.“

Titelchance für Aegerter

Wenn Dominique Aegerter das Wochenende auch mit der schnellsten Zeit begonnen hatte, kam er in der E-Pole nicht ganz auf das Tempo, das er erwartet hatte, so musste er vom achten Startplatz aus ins Rennen gehen. Doch dann holte auch der Schweizer hurtig auf und setzte sich an die Spitze der Verfolgergruppe. Er ging auch als Zweiter in die letzte Runde, doch dann überholten ihn Eric Granado und Fermín Aldeguer aus dem Windschatten. Aldeguer konnte der 30-Jährige noch abfangen, aber Granado war schon zu sehr enteilt. „Sicher wäre ich gern einen Platz weiter vorn gewesen, aber dieser dritte Platz geht in Ordnung“, so Aegerter. „Vor dem Finale in Misano, wo wir zwei Rennen haben, können noch fünf Fahrer den Titel holen. Wir liegen elf Punkte zurück, da ist noch alles möglich.“ ■

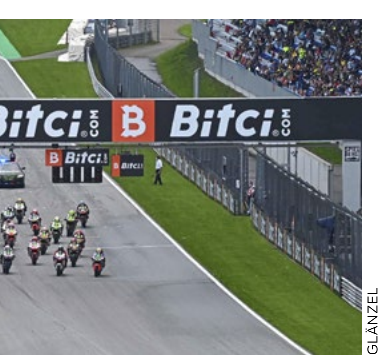
ERGEBNIS

Red Bull Ring (A): 15. August 2021

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Lukas Tulovic (D)	8.06,619 min
2.	Eric Granado (BR)	+0,839 s
3.	Dominique Aegerter (CH)	+1,145 s
4.	Fermín Aldeguer (E)	+1,163 s
5.	Hikari Okubo (J)	+1,892 s
6.	Alessandro Zaccone (I)	+2,371 s
7.	Jordi Torres (E)	+2,424 s
8.	Matteo Ferrari (I)	+4,805 s
9.	Kevin Zannoni (I)	+5,199 s
10.	Yonny Hernandez (CO)	+5,510 s

CUP-STAND

1.	Zaccone	80 Punkte
2.	Granado –	73
3.	Torres	72
4.	Aegerter	69
5.	Tulovic	53
6.	Ferrari	48
7.	Pons	46
8.	Casadei	43
9.	Hernandez	40
10.	Okubo	35



GLÄNZEL

Start: Lukas Tulovic stürmt nach vorn



GLÄNZEL

Eric Granado, Lukas Tulovic, Dominique Aegerter (v.l.)



TECH3

Erstmals Erster: Macht Lukas Tulovic so weiter?

Superbike-WM

Rea trotzt der Hitze

Beim zweitägigen Test in Barcelona, an dem fünf WM-Piloten teilnahmen, fuhr Weltmeister Jonathan Rea Bestzeit.

Von: **Imre Paulovits**

Für zwei Tage fuhren letzte Woche Donnerstag und Freitag das Kawasaki- und das Honda-Werksteam sowie Tom Sykes als alleiniger Vertreter von BMW bei brütender Hitze auf dem Circuit Barcelona-Catalunya. Dabei ließ Kawasaki Lowes wegen der Testbeschränkungen nur am ersten Nachmittag fahren, Rea fuhr hingegen beide Tage und ließ sich am zweiten Vormittag die schnellste Zeit des Tests gutschreiben. „Es war gut, wieder neue Ideen auszuprobieren, und wir konnten auch unser Basis-Setup weiter verbessern", freute sich Rea. „Wir wollen in Navarra sehen, ob es auch dort funktioniert. Aber zumindest für die WM-Runde in Barcelona Mitte September sollten wir gut gerüstet sein."

Leon Haslam, der am ersten Tag Schnellster war, konnte sich auch am zweiten weiter verbessern. Álvaro Bautista, der noch immer kein wirkliches Gefühl für das Limit der Honda CBR 1000 RR-R gefunden hat, arbeitete an der Geometrie, der Abstimmung und der Elektronik. „Es war zwar sehr heiß, wir konnten aber vieles probieren, auch neue Teile. Es war sehr produktiv", so Bautista. Tom Sykes probierte ebenfalls neue Teile für die BMW M 1000 RR, darunter neue Räder und einen neuen Kühler. ■

TESTZEITEN BARCELONA

	Fahrer/Motorrad	Zeit
1.	Jonathan Rea (GB) Kawasaki	1.41,006
2.	Leon Haslam (GB) Honda	1.41,285
3.	Álvaro Bautista (E) Honda	1.41,913
4.	Tom Sykes (GB) BMW	1.42,214
5.	Alex Lowes (GB) Kawasaki	1.42,261


WORLDSBK

Jonathan Rea: Will nach Test die Scharte von Most wieder auswetzen

Superbike-WM

Suzuki mit Wildcard

Nach drei Jahren wird erstmals wieder eine Suzuki in der Superbike-WM antreten. Der Japaner Naomichi Uramoto hat für Navarra eine Wildcard erhalten.

Von: **Imre Paulovits**

Einst kämpfte Suzuki in der Superbike-WM um den Titel und gewann diesen 2005 mit Troy Corser. Doch seit sich das Werk aus Hamamatsu ganz auf die MotoGP und die Endurance-WM konzentriert, ist es ruhig um sie geworden. Zuletzt traten 2018 Bradley Ray und Gino Rea mit Bikes aus der BSB mit Wildcards in Donington Park an.

Am kommenden Wochenende wird in Navarra wieder eine Suzuki GSX-R 1000 mit dem Japaner Naomichi Uramoto am Start stehen. Der 27-jährige Uramoto war 2016 Japanischer Meister der J-GP2, was der Moto2 entspricht. Er fuhr damals auch mit einer Wildcard in Motegi und wurde mit einer Kalex 21. Seit 2018 führt er mithilfe von Yukio Kagayama in der spanischen Superbike-Meisterschaft, war 2018 Achter, 2019 Fünfter und letztes Jahr Vierter. Dass er gegen die Werks-Motorräder von Kawasaki, Yamaha, Ducati, Honda und BMW keinen leichten Stand haben wird, ist Uramoto klar. „Aber ich freue mich, dass mir das Team diese Chance gibt." ■



WORLDSBK

Naomichi Uramoto mit der Suzuki GSX-R 1000 aus der Spanischen Meisterschaft

SUPERBIKE-WM/MOTOGP
Toprak Razgatlioglu war zusammen mit seinem Manager Kenan Sofuoglu zu Besuch beim Grand Prix von Österreich. Der WM-Leader wird immer wieder mit dem Yamaha-MotoGP-Team in Verbindung gebracht, hat aber für nächstes Jahr einen Vertrag für die Superbike-WM unterschrieben. Weil Yamaha seinen WM-Kampf sicherlich nicht gefährden will, wird er dieses Jahr wohl kaum in der MotoGP fahren, aber in Österreich wurde sicherlich nicht nur über das Wetter geredet.

SUPERBIKE-WM
Bei Ducati-Werkspilot Scott Redding läuten bald die Hochzeitsglocken. Er machte seiner Freundin Jacey Hayden auf dem Siegerpodest in Most einen Heiratsantrag. „Ich wollte es eigentlich schon in Donington tun, aber dort habe ich leider nicht gewonnen", so Redding.

MOTO3
Maximilian Kofler lief in Spielberg auf Rang 16 ein, doch dann bekam er eine Drei-Sekunden-Strafe wegen Verlassens der Streckenlimits und rutschte beim zweiten Heimrennen auf Rang 22 ab. „Der einzige Trost ist vielleicht, dass es noch ärgerlicher gewesen wäre, wenn ich in den Punkten gelegen hätte", tröstete sich Kofler. „Ich weiß gar nicht, wo das passiert ist. Ich kann mir vorstellen, dass es in der Schlussrunde in der dritten Kurve gewesen ist. Da wurde aber von den anderen weit geschickt, und ich bin dadurch vom Kerb gerutscht. Der Start ist mir gut gelungen und ich war das gesamte Rennen so um Platz 15, 16 gelegen. Leider waren wir uns dann uneinig und somit haben wir den Kontakt nach vorne verloren." Kofler musste sich aber auch eingestehen. „So ein Doppel-Rennwochenende kostet richtig Kraft, selbst wenn du vorher nicht verletzt warst und eine lange Genesungspause hattest."

Fährt Ilya Mikhalchik zu seinem dritten Titel in der Königsklasse?

Ein Fall für zwei

EISELE

Kann Dominic Schmitter die Führung in der IDM Superbike 1000 halten, oder übernimmt Ilya Mikhalchik die Spitze? Das war die große Frage auf dem TT Circuit Assen. Sie wurde schon vor dem ersten Rennen geklärt.

Von: **Anke Wieczorek**

Vor einem Jahr feierte Jonas Folger seinen IDM-Superbike-Titel auf Yamaha, eine Fortsetzung wird es für den Hersteller nicht geben. Dominic Schmitter hatte sich zwar bis zur Halbzeit entsprechend in Szene gesetzt, doch nun ist die Saison für den Schweizer auf der Yamaha R1 beendet. Er hatte im Training einen brutalen Highsider, wurde von der Yamaha noch am Hals getroffen. Schmitter wollte nicht vor Ort ins Krankenhaus, sondern zog es vor, sich zu Hause in der Schweiz komplett durchchecken zu lassen. Schwerer zum Tragen kommt neben den Hämatomen der diagnostizierte Bruch des Hüftknochens. Obwohl er bereits ans Krankenbett gefesselt ist, wünschte er seinen Kollegen einen schönen Renntag – ganz in dem Bewusstsein, mit dem kleinen Team von Hess Racing die IDM-Topklasse wenigstens eine Zeit lang richtig aufgemischt zu haben.

Mikhalchik gewann beide Läufe ungefährdet. Selbst als er als Sieger des ersten Laufes im Reversed Grid vor dem zweiten Durchgang von Position 9 aus starten musste, dauerte es nicht lange, bis der Ukrainer wieder als Erster auftauchte. Der 24-Jährige vom Team EGS-alpha-Van Zon-BMW schwebt derzeit auf Wolke Sieben. Er beteuert: „Das Motorrad ist gut, ich habe meinem Job gemacht und eine wunderschöne Freundin.“ Im Gegensatz zu sonst ist bei Mikhalchik neuerdings sehr oft der Hauch eines Lächelns zu beobachten.

Im ersten Lauf folgten dem Ukrainer Florian Alt (Wilbers-BMW) und Valentin Debise (Kawasaki Weber-Motos Racing) aufs Podium. Durch den Ausfall von Schmitter ging es für den Franzosen in der Gesamtwertung einen Platz nach vorn, er ist jetzt Zweiter. Der erste Lauf musste abgebrochen und neu gestartet werden: Ricardo Brink war gestürzt, Marco Fetz und Philipp Steinmayr konnten nicht ausweichen. Fetz brach sich den rechten Oberschenkel und wurde bereits in der Uni-Klinik in Groningen operiert.



EISELE

Nach seinem Sturz ist Schmitter erleichtert, dass es nur die Hüfte erwischt hat

Im zweiten Lauf ging es verdammt eng zu im Kampf um den dritten Platz. Mikhalchik und Luca Grünwald (Kiefer Racing) drehten vorne ihr eigenes Ding, wurden Erster und Zweiter. Aber sieben Fahrer waren scharf auf den dritten Platz, den schließlich Marc Moser erbeutete, der sich für die deutschsprachige Yamaha-Fraktion vom Team Bonovo Action by MGM Racing starkmachte. Seit dem Auftaktsieg von Moser in Oschersleben war es still geworden um das Team, das im letzten Jahr den Meister stellte. Dass es im Reifenpoker vor dem Rennen den richtigen Riecher hatte, machte vieles wett. „So schwierig wie hier in Assen war die Reifenwahl in diesem Jahr aber noch nie“, meinte Moser schon nach dem Training im Hinblick auf die Pirellis. „Der SC0 wird vielleicht zu heiß, der SCX hält vielleicht nicht durch.“

Wie eng es in Assen zuging, zeigt, dass die im Kampf um Platz 3 verstrickten Toni Finsterbusch und Florian Alt am Ende auf den Rängen 5 und 6 ankamen und Alt dem Sachsen um 0,003 Sekunden im Fotofinish unterlag.

Alle in der IDM Superbike 1000 vertretenen Marken haben mindestens einen Fahrer in den Top 10 platziert. Alessandro Polita auf der Holzhauer-Honda scheint derzeit etwas aus der Spur zu sein. Der Italiener bekommt auf dem Red Bull Ring mit Jan Bühn einen zweiten Fahrer ins Team. ■


EISLE

IDM Supersport 600

Sause zu Hause

Doppelsieg für Glenn Van Straalen und Kawasaki. Der IDM-Führende Patrick „Pax“ Hobelsberger konnte von Glück reden, überhaupt dabei zu sein.

Glenn van Straalen ließ sich auf seiner Heimstrecke nicht bezwingen, auch nicht von Valentin Debise, der im Sonntagsrennen mit nur hauchzarten 0,001 Sekunden Rückstand den Kürzeren zog. Für den Gesamtführenden Patrick Hobelsberger schien das Wochenende nach hinten loszugehen. Er unterlag Sander Kroeze am Samstag im ersten Lauf im Kampf um Platz 2. Obwohl Kroeze als Gastfahrer außer der Wertung startete und ihm keine Punkte stehlen konnte, war Pax äußerst missgelaunt. Am Sonntag sollte der Sieg her. Im morgendlichen Warm-up stürzte der 24-jährige Bayer mit der Yamaha aber so heftig, dass außer dem Motor nicht mehr viel zu gebrauchen war. Der Lenker war halbwegs gerade, das Rad schief, die Gabelbrücke hinüber. Die Rettung erfolgte durch die Mechaniker und den verschobenen Zeitplan aufgrund des abgebrochenen Superbike-Rennens. Noch in der Startaufstellung haute Hobelsberger noch mal richtig auf den Lenker. Eine kurze Führung im Rennen und ein dritter Platz im Ziel waren diesmal sogar ein willkommenes Ende. ■ AWI

NACHRICHTEN

SSP 300: WM-SIEGER

Es tut sich was an der Tabellenspitze. Die Luft ist dünner geworden für Lennox Lehmann (Freudenberg KTM WorldSSP Team). Sein Punktevorsprung ist von 32 auf 15 Zähler geschrumpft. Ein Sturz macht viel aus. Und statt wie bisher Teamkollege Dirk Geiger ist jetzt Marvin Siebdrath (Füsport-RT Motorsports by SKM-Kawasaki) der Verfolger. Das Kawasaki-Team hatte seinen Fahrer Tom Booth-Amos nach Assen eingeladen. Der Brite ist Zweiter in der Supersport-300-WM. Er gewann erwartungsgemäß beide Rennen, aber die IDM-Jungs rückten ihm mit WM-brauchbaren Zeiten schwer auf die Pelle.

SIDECAR: UNENTSCHIEDEN

Tim Reeves und Bennie Streuer teilten sich die Siege. Vermutlich hätte Reeves auch den zweiten Lauf gewonnen, aber er musste das Gespann wegen Problemen mit der Technik vom Grid schieben und dem Feld aus der Boxengasse nacheilen. Für IDM-Leader Josef Sattler war es ein Wochenende zum Vergessen: Im ersten Lauf überhitzte der Motor, im zweiten ging er kaputt. Michael Grabmüller hat sich für 2021 abgemeldet. Ob er seine Karriere damit beendet, ist unklar.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE 1000

Assen: 15.08.2021; 7. IDM-Lauf; 40,99 km über 9 Runden; 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW	14.53,652 min
2.	Florian Alt (D)	BMW	+4,437 s
3.	Valentin Debise (F)	Kawasaki	+8,593 s
4.	Bastien Mackels (B)	Yamaha	+10,403 s
5.	Toni Finsterbusch (D)	BMW	+11,556 s

Assen: 15.08.2021; 8. IDM-Lauf; 68,32 km über 15 Runden; 24 Fahrer gestartet, 18 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW	24.59,601 min
2.	Luca Grünwald (D)	BMW	+8,859 s
3.	Marc Moser (D)	Yamaha	+13,787 s
4.	Vladimir Leonov (RUS)	Yamaha	+16,728 s
5.	Toni Finsterbusch (D)	BMW	+17,621 s

IDM-STAND

1.	Mikhalchik	129 Punkte
2.	Debise	99
3.	Mackels	93
4.	Grünwald	91
5.	Leonov	86
6.	Schmitter	85
7.	Polita	74
8.	Puffe	71
9.	Moser	70
10.	Alt	62
11.	Reiterberger	45
12.	Thöni	37
13.	Steinmayr	28
14.	Mohr	26
15.	Finsterbusch	25

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 600

Assen: 14.08.2021; 7. IDM-Lauf; 59,215 km über 13 Runden; 28 Fahrer gestartet, 24 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Glenn Van Straalen (NL)	Kawasaki	22.10,271 min
2.	Sander Kroeze (NL)	Yamaha	+1,972 s
3.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha	+2,277 s
4.	Kevin Wahr (D)	Yamaha	+10,084 s
5.	Valentin Debise (F)	Kawasaki	+10,264 s

Assen: 15.08.2021; 8. IDM-Lauf; 59,215 km über 13 Runden; 28 Fahrer gestartet, 25 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Glenn van Straalen (NL)	Kawasaki	22.12,492 min
2.	Valentin Debise (F)	Kawasaki	+0,001 s
3.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha	+2,089 s
4.	Sander Kroeze (NL)	Yamaha	+2,163 s
5.	Max Enderlein (D)	Yamaha	+4,460 s

IDM-STAND

1.	Hobelsberger	162 Punkte
2.	Debise	129
3.	Van Straalen	108
4.	Enderlein	91
5.	Hartog	78
6.	Beinlich	63
7.	Vugrinec	57
8.	Wahr	55
9.	Kofler	46
10.	Iozzo	45
11.	Jähnig	38
12.	Brenner	32
13.	Van der Voort	32
14.	Gradinger	29
15.	Raemy	26

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Assen: 14.08.2021; 7. IDM-Lauf; 45,55 km über 10 Runden; 32 Fahrer gestartet, 27 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Tom Booth-Amos (GB)	Kawasaki	18.49,754 min
2.	Dirk Geiger (D)	KTM	+0,032 s
3.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+7,620 s
4.	Lennox Lehmann (D)	KTM	+9,812 s
5.	Micky Winkler (D)	Kawasaki	+10,114 s

Assen: 15.08.2021; 8. IDM-Lauf; 45,55 km über 10 Runden; 32 Fahrer gestartet, 26 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Tom Booth-Amos (GB)	Kawasaki	18.51,521 min
2.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+1,264 s
3.	Micky Winkler (D)	Kawasaki	+1,480 s
4.	Walid Kahn (NL)	KTM	+1,702 s
5.	Toni Erhard (D)	Kawasaki	+1,859 s

IDM-STAND

1.	Lehmann	142 Punkte
2.	Siebdrath	127
3.	Geiger	119
4.	De Vleeschauwer	102
5.	Winkler	102
6.	Khan	76
7.	Erhard	69
8.	Smits	55
9.	Beinlich	54
10.	Rammerstorfer	40
11.	Svendsen	39
12.	Doornenbal	36
13.	Szamado	33
14.	Suranyi	25
15.	Molenaar	24

ERGEBNIS IDM SIDECAR 600

Assen: 14.08.2021; 5. IDM-Lauf; 50,1 km über 11 Runden; 17 Fahrer gestartet, 14 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Reeves/Rousseau (GB/F)	Adolf RS F1	19.38,590 min
2.	Streuer/Remmé (NL/NL)	Adolf RS F1	+3,932 s
3.	Roscher/Burkard (D/CH)	LCR 1000	+34,780 s

Assen: 15.08.2021; 6. IDM-Lauf; 50,1 km über 11 Runden; 17 Fahrer gestartet, 12 gewertet

1.	Streuer/Remmé (NL/NL)	Adolf RS F1	19.40,361 min
2.	Reeves/Rousseau (GB/F)	Adolf RS F1	+29,683 s
3.	Roscher/Burkard (D/CH)	LCR 1000	+45,787 s

IDM-STAND

1.	Sattler	110 Punkte
2.	Schwegler	94
3.	Kimeswenger	87
4.	Zimmermann	56
5.	Grabmüller	51
6.	Kranenburg	51
7.	Kapeller	47
8.	Rutz	46
9.	Streuer	45
10.	Reeves	45

ADAC MX Masters Dreetz

Ohne Max neuer MX-Leader

Weil Max Nagl verletzt auf seinen Start beim dritten Masters-Lauf in Dreetz verzichten musste, hat der Oberbayer kaum noch eine Chance auf den Titel. Um den streiten sich nun der Franzose Jordi Tixier und der Belgier Cyril Genot (beide KTM).

Von: **Thomas Schiffner**



ADAC

Tagessieger Genot (#105), Macuks (#92), Roosiorg (#75), Delince (#926)

KTM konnte mit dem Masters-Premiere-Rennen in Dreetz vollauf zufrieden sein. Obwohl Husqvarna-Pilot Max Nagl wegen eines Trainingssturzes in Bergheim, bei dem er sich drei Rippen brach, absagen musste, konnte Mattighofen das Tagespodium in Brandenburg exklusiv in Beschlag nehmen.

Im ersten Lauf am Samstag verdrängte der Sarholz-KTM-Pilot Jordi Tixier Holeshot-Gewinner Cyril Genot binnen vier Runden von der Spitze und gewann vor dem Belgier und dem Niederländer Lars van Berkel. Am Sonntag drehte Genot den Spieß um: Nach einem weiteren Holeshot baute der Sarholz-Teamkollege von Tixier seinen Vorsprung erst mal kontinuierlich aus. Tixier eroberte P2. Doch Tom Koch auf Kosak-KTM startete nach schlechtem Start eine furiose Aufholjagd. Als Jeremy Delince und Tixier zu Boden mussten, war der Wormstedter Zweiter und griff sogar noch Genot an – vergeblich.

Der dritte Lauf brachte den dritten Startsieg für Genot, doch ein entfesselter Tom Koch machte zunächst den Sand noch heißer, als er schon war. Genot fuhr den Lauf- und damit den Tagessieg nach Hause, vor Tixier (im Lauf Dritter) und einem bärenstarken Tom Koch (Lauf-Zweiter).

Damit liegt Tixier vor den letzten beiden Masters-Läufen auf Platz 1, aber nur zwei Punkte vor Dreetz-Sieger Genot. Ob Max Nagl noch in den Titelkampf eingreifen kann, hängt davon ab, ob er am 04./05.09. in Fürstlich Drehna wieder starten kann. Das ist derzeit jedoch sehr fraglich. ■

MX MASTERS

Dreetz (D): 14./15. August

1.	Cyril Genot (B), KTM	2-1-1
2.	Jordi Tixier (F), KTM	1-3-3
3.	Tom Koch (D), KTM	5-2-2
4.	Stefan Ekerold (D), Husqvarna	7-6-4
5.	Lars van Berkel (NL), Honda	3-10-6
6.	Jeremy Delince (B), Honda	6-9-5
7.	Hardi Roosiorg (EST), KTM	8-5-12
8.	Tim Koch (D), Husqvarna	9-11-7
9.	Gert Krestinov (EST), Honda	4-4-33
10.	Mike Stender (D), Yamaha	11-8-11

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 3 von 5 Läufen

1.	Jordi Tixier	154	Punkte
2.	Cyril Genot	152	
3.	Tom Koch	146	
4.	Max Nagl (D), Husqvarna	122	
5.	Jeremy Delince	115	
6.	Stefan Ekerold	113	
7.	Gert Krestinov	86	
8.	Mike Stender	82	
9.	Tim Koch	79	
10.	Lukas Platt (D), Kawasaki	72	

Red Bull Tennessee Knockout

K.o. in der letzten Runde

Beim Tennessee Knockout Enduro musste sich Manuel Lettenbichler dem Briten Billy Bolt geschlagen geben. Die Hard-Enduro-WM-Wertung führt er mit einem Punkt Vorsprung weiterhin an.

Von: **Thomas Schiffner**

Nach dem Prolog am Freitag begann das erste Hard-Enduro-WM-Event in Übersee am Samstag mit dem Straight-Rhythm-Wettbewerb, bei dem immer zwei Fahrer im direkten Duell gegeneinander antreten. Husqvarna-Pilot Billy Bolt schlug Polens Offroad-Ikone Taddy Blazusiak. Dritter wurde der Brite Jonny Walker, während sich WM-Spitzenreiter Manuel Lettenbichler als KTM-Speerspitze noch etwas zurückhielt. Das Ganze diente lediglich als Qualifikation für das Enduro am Sonntag, in dem die WM-Punkte vergeben wurden. Das erste von drei Rennen wurde mit 60 Piloten gefahren, das zweite mit 30, und in Runde 3 über 45 Minuten reduzierte sich das Feld auf die besten 15. Mit Blazusiak (GasGas) schied ein Top-Favorit im zweiten Rennen aus.

Das Finalrennen ging über sechs Runden. Lettenbichler führte in der ersten Runde, musste dann aber an Husqvarna-Mann Bolt abgeben. Auf einem Steilhang kam der Bayer wieder zurück auf P1. In der letzten Runde nutzte Bolt dann einen kleinen Fehler des Deutschen und gewann mit der Winzigkeit von zwei Sekunden. „Ich bin wirklich glücklich mit Platz 2, aber bei solch einem engen Fight und unter harten Bedingungen ist es immer enttäuschend, nicht zu gewinnen. Das ist ein sehr intensives Format, hier den ganzen Tag Rennen zu fahren“, kommentierte WM-Leader Lettenbichler.

Der drittplatzierte Kanadier und Vorjahressieger Trystan Hart nimmt nicht an der WM teil. ■


FUTURE7 MEDIA

Ein Punkt Vorsprung: Lettenbichler

HARD-ENDURO-WM

Sequatchie (USA): 13.–15. August

1.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	37.30,546 m
2.	Man. Lettenbichler (D), KTM	+2,349 s
3.	Trystan Hart (CAN), KTM	+1.59,574 m
4.	Wade Young (ZA), Sherco	+1.15,753 m
5.	Mario Roman (E), Sherco	+1.47,872 m
6.	Alfredo Gomez (E), Husqv.	+2.02,520 m
7.	Jonny Walker (GB), Beta	+2.46,678 m
8.	Cody Webb (GB), Sherco	+3.11,413 m
9.	Ryder LeBlond (USA), KTM	+5.16,96 m
10.	Teod. Kabakchiev (BG), Husq.	+6.41,371 m

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 3 von 6 Rennen

1.	Manuel Lettenbichler	54	Punkte
2.	Billy Bolt	53	
3.	Wade Young	40	
4.	Mario Roman	37	
5.	Jonny Walker	34	
6.	Taddy Blazusiak	26	
7.	Alfredo Gomez	24	
8.	Michael Walkner	21	
9.	Teodor Kabakchiev	19	
10.	Graham Jarvis	15	



Am Schluss gewinnt der Weltmeister: Laguta, Lindgren, Zmarzlik (v.l.)

VELDHUIZEN

Zmarzlik mit Turbo

Der WM-Führende Bartosz Zmarzlik tat sich in Malilla in den Vorläufen ungewohnt schwer. Doch als es darauf ankam, machte der Titelverteidiger keine Fehler und gewann seinen vierten Grand Prix in diesem Jahr.

Von: **Andreas Fahldiek**

Wegen der Regenfälle zuvor konnte die Bahn in Malilla nicht optimal hergerichtet werden. Das Rennen konnte erst mit halbstündiger Verspätung beginnen. Zu viel Bahnbelag sorgte zumindest im ersten Durchgang dafür, dass die Fahrer auf der Außenbahn allesamt hinterherfuhren.

Prominentestes Opfer war Zmarzlik, der seinen ersten Lauf punktlos beendete. Der Weltmeister kämpfte permanent mit Abstimmungsschwierigkeiten in den Vorläufen. Nur durch einen Laufsieg im letzten Durchgang konnte der Pole ein sensationelles Ausscheiden bereits in den Vorläufen abwenden. Der 26-Jährige sagte, dass er und sein Team hart gearbeitet hätten, um die Abstimmung seiner Maschine zu optimieren. „Ich war froh, dass wir das Setup im entscheidenden Moment hinbekommen haben“, so Zmarzlik. Das bewies der Gorzow-Star im ersten Halbfinale: Artem Laguta hatte zwar den besten Start, aber gegen Zmarzliks Turbo auf der Gegengeraden hatte der Russe keine Chance. Im Finale trafen die beiden Führenden in der Gesamtwertung erneut aufeinander. Auf der zweiten Bahn hatte Laguta einen für ihn ungewöhnlich schwachen Start. Zmarzlik auf der Außenbahn war schon frühzeitig uneinholbar enteilt.

Jason Doyle im Startband

Drei Runden konnte Freddie Lindgren die Angriffe des Russen abwehren. Doch dann fuhr Laguta die bessere Linie und zog außen am Schweden vorbei. Zuvor wurde der vierte Finalteilnehmer, Jason Doyle, disqualifiziert, als er nervös ins Startband fuhr.

Nach 2017 konnte Zmarzlik erneut in Malilla einen Grand Prix gewinnen. Dem polnischen Fernsehen sagte er: „Ich bin sehr froh, dass ich hier ein zweites Mal gewinnen konnte. Ich liebe es, hier Rennen zu fahren. Der Start des Rennens war nicht so einfach für mich. Es war schwer, die richtige Abstimmung zu finden. Nach jedem Lauf haben wir Veränderungen an der Maschine vorgenommen.“

Auch Laguta war mit seiner Leistung insgesamt zufrieden: „Ich fühle mich ziemlich gut, hatte eine gute Geschwindigkeit und bin ein gutes Rennen gefahren. Es war nur schade, dass ich das alles im Finale nicht richtig umsetzen konnte.“ Maciej Janowski und Emil Sayfutdinov blieben ihren Fans erneut einiges schuldig. Beide verloren wieder etliche Punkte auf den führenden Zmarzlik. Die Durststrecke von Leon Madsen und Tai Woffinden hält an. Beide fanden – wie sie sagten – auch nicht das optimale Setup. Dominik Kubera fuhr für den verletzten Martin Vaculik und schied erst im Halbfinale aus. Der nächste Grand Prix findet in eineinhalb Wochen im russischen Togliatti statt. ■

SPEEDWAY-WM

Malilla (S), 14. August

1.	Bartosz Zmarzlik (PL)	8 Vorlaufpunkte
2.	Artem Laguta (RUS)	14
3.	Fredrik Lindgren (S)	13
4.	Jason Doyle (AUS)	12
5.	Emil Sayfutdinov (RUS)	9
6.	Maciej Janowski (PL)	9
7.	Dominik Kubera (PL)	7
8.	Anders Thomsen (DK)	7
9.	Tai Woffinden (GB)	7
10.	Max Fricke (AUS)	7

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 7 von 11 Rennen

1.	Bartosz Zmarzlik	121 Punkte
2.	Artem Laguta	118
3.	Fredrik Lindgren	96
4.	Emil Sayfutdinov	91
5.	Maciej Janowski	83
6.	Tai Woffinden	73
7.	Leon Madsen (DK)	62
8.	Jason Doyle	61
9.	Max Fricke	59
10.	Robert Lambert (GB)	47


VELDHUIZEN

Vierter Saisonsieg: Bartosz Zmarzlik

NACHRICHTEN

ROCZEN-SIEG IN UNADILLA

Die dreiwöchige Pause der amerikanischen Motocross-Meisterschaft setzte beim deutschen Honda-Piloten Ken Roczen neue Kräfte frei. Die achte Runde in Unadilla (New York) gewann der Mattstedter mit zwei deutlichen Laufsiegen. Im ersten Finale gab er die Führung nach dem Startsieg nicht mehr aus der Hand, während der Zweitplatzierte Aaron Plessinger (Yamaha) hart stürzte und ausschied. Zweiter wurde Spitzenreiter Ferrandis (Yamaha) vor Eli Tomac (Kawasaki). In Lauf 2 fuhr Roczen brillant, übernahm in Runde 4 die Führung und siegte mühelos vor dem Teamkollegen Sexton und Ferrandis.

SMOLINSKIS TITEL NR. 8

Nach der Corona-Pause im letzten Jahr gewann Martin Smolinski am Samstag in Stralsund seinen achten deutschen Meistertitel im Speedway. Im K.o.-System mit 23 Fahrer*innen schaffte der Olchinger mit Kai Huckenbeck, Norick Blödorn und Michael Härtel den Sprung ins große Finale und gewann es vor Huckenbeck und Blödorn. Im kleinen Finale siegte Kevin Wölbert vor Erik Riss, Tobias Busch und Valentin Grobauer.

DEUTSCHLAND IM FINALE

Polen gewann das zweite Semifinale der U23-Speedway-Team-EM in Pardubice mit 56 Punkten. Zweiter wurde Schweden mit 27 Punkten. Damit steht Deutschland als punktbester Zweiter (44) im EM-Finale am 29.08. in Daugavpils (LV).

NUR EIN LANGBAHN-GP

Nach Herxheim wurde nun auch der geplante dritte Langbahn-GP am 04.09. in Morizès (F) wegen Corona abgesagt. Der WM-Lauf am 28.08. in Rzeszow (PL) ist nun das zweite und letzte Finale. Damit haben Martin Smolinski (WM-Achter) und Titelverteidiger Lukas Fienhage (Elfter) praktisch keine Chance mehr, Weltmeister zu werden.

MOTOR SPORT aktuell

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



1964/70 Aston Martin DB 5/6, in gutem Zustand… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Bentley



2004 Bentley Arnage T, erst 9292 km, deutsche Auslieferung, 2.Hand, 99.500,- €. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

BMW



M1, EZ 10/1980, orig. 65800 km, 1. Hand, 1. Brief, kein Import, top original, gr. Service neu, € 525.000, Inzahlung möglich. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56917



BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



1966 Ferrari 330 GTC, matching numbers, hervorragend rest., technisch besonders innovatives Modell. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Lancia



1957 Lancia Aurelia B24S Convertible, matching NR`s / Colours KCA- restauriert (DER Modell- Spezialist!). Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati



Spyder Cambiocorsa, 12/2001, 50650 km, deutsches Fahrzeug, 287kW (390 PS), 35.000,- €. Springbok Sportwagen GmbH, Dannhornweg 2, 30916 Isernhagen, www.springbok.de, Tel. 05139/957666 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57005

Mercedes



GTC Roadster, 2 J. MB Garantie, 11000 km, MB Service neu, EZ 05/18, 129.500,- €. 24217 Schönberg, Tel. 0170/6823950



SL 300 R107, Bj. 9/1988, 25200 km, 132 kW (179 PS), rot signalrot, 2 Besitzer, 6 Zylinder, LHD, Alu, H-Kennz., Kunstleder, Klima, VB 69.500,- €.
Stefan Roszkowski, 63454 Hanau.
Tel. 06181/4345900

mehr: motor-klassik.de Nr. 57023



Mercedes S 400 CDI 4 Matic, neues Modell, 12/20, 4000 km, schwarzmetallic, Leder schwarz, Vollausstattung, Inzahlungn., 115.000,- €, inkl., Tel. 0172/4310800

Oldtimer



1936 Cord 810/812 Convertible Phaeton, Kompressor, 190PS, restauriert in D von Spezialisten. € 199.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Porsche



Porsche Neuwagen GT 2 RS CLUB-SPORT, *1 von 200*, Inzahlungnahme möglich. Tel. 0172/4310800

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H



Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

VW



>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H



Bücher:
www.motorbuch-versand.de

Ersatzteile

Klappenauspuff Porsche, Klappenauspuff von Porsche 991 Turbo, ca. 6000 km gelaufen, ehem. 9ff, 1500,- EUR. 68167 Mannheim, Tel. 0177/4141333

www.Rennsportshop.com

Kfz-Leitungen.de
Bremse- Cabrio- Lenkung- Benzin- Kupplung
Hersteller von Stahlflexleitungen + Rohre
07666 / 9121550 • info@fabian-spiegler.de kfz_leitungen.de

Immobilien

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

Verschiedene Marken



HKT Super-Seven, EZ 4/2010, 1. Hd., 17500 km, 300 PS, Motor Audi 1,8 T, sehr gepflegt, VB 52.000,- €. Tel. 0151/57113900

Versicherungen







MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 36/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe



RED BULL

Abschiedsrunden: Nicht nur Valentino Rossi wird der MotoGP fehlen. Auch seine Fans sorgen immer wieder für Spektakel

Keine Suppenkasper
Zu den Unfällen in Spa
MSa 35/2021

Wieder ein Horrorcrash in Eau Rouge bzw. Raidillon. So langsam muss hier was getan werden. Nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn Kévin Estre den Lambo voll getroffen hätte. Bei fast jeder großen Veranstaltung gibt's hier üble Unfälle und Verletzte.

Hagen Bretz
D-55413 Weiler

Das Gefährliche sind die Fahrer selbst. Spa trennt Racer von Suppenkaspern. Für mich sind zwei Faktoren von Bedeutung: Kiesbetten, die gefürchtet werden, und Tracklimits, die respektiert werden. Das Nichtrespektieren von Tracklimits führt zur Überschreitung von physikalischen Limits und damit zu solchen Horrorunfällen. Kiesbetten würden die Fahrer zwingen, innerhalb der Streckenbegrenzung zu bleiben. Zu einem guten Racer gehört, dass man Streckenbegrenzungen respektiert und trotzdem schnell ist.

Bernd Zipperling
D-57074 Siegen

Grandiose Erfahrung
Zur Historie Sachsenring 1961
MSa 34/2021

Vielen Dank für den interessanten Artikel zum ersten WM-Lauf auf dem Sachsenring 1961. Diese 12 Jahre (bis 1972) mit WM-Läufen in Hohenstein-Ernstthal waren sicher eine der grandiosesten Erfahrungen, die man sich damals als Jugendlicher in der DDR vorstellen konnte. Bemängeln möchte ich nur, dass der Artikel die politischen Randerscheinungen überproportional und einseitig in den Vordergrund hebt.

Jens Köhler
D-10369 Berlin

Ihren Bericht über den ersten WM-Lauf auf dem Sachsenring habe ich mit Begeisterung gelesen. Als gebürtiger Saarländer möchte ich anregen, einen Bericht über die WM-Läufe in den 50er/60er-Jahren in St. Wendel zu recherchieren. Diese Rennen liefen unter dem Titel „Großer Preis des Saarlandes" und waren nicht zu verwechseln mit dem Großen Preis von Deutschland.

Matthias Schwarz
per E-Mail

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

30./31. August: Freies Fahren am Bilster Berg (Pkw und Motorrad)
20. September: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
29. September: Freies Fahren Oschersleben (Pkw und Motorrad)
1. Oktober: Freies Fahren Nürburgring (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Mittwoch, 18. August		
18.45	24h Le Mans, Qualifying **LIVE**	Eurosport 1
21.50	24h Le Mans, 2. Freies Training **LIVE**	Eurosport 1
Donnerstag, 19. August		
20.50	24h Le Mans, Hyperpole **LIVE**	Eurosport 1
21.45	24h Le Mans, 4. Freies Training **LIVE**	Eurosport 1
Samstag, 21. August		
11.50	Road to Le Mans, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 1
13.00	DTM Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	SAT.1**
13.10	SBK-WM Navarra, Superpole (Zus.)	Servus TV
13.35	SBK-WM Navarra, Vorber. & 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
15.00	24h Le Mans, Vorber. & Rennen **LIVE**	Eurosport 1
15.00	DTM Trophy Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
17.45	SBK-WM Navarra, 1. Rennen (Zus.)	Eurosport 2*
18.15	SSP-WM Navarra, 1. Rennen (Zus.)	Eurosport 2*
18.45	WTCR Budapest, Qualifying (Zus.)	Eurosport 2*
Sonntag, 22. August		
09.55	IndyCar Series, St. Louis (Aufz.)	Sport 1+*
12.00	WTCR Budapest, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
13.00	DTM Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	SAT.1**
13.15	SBK-WM Navarra, Superpole Race (Zus.)	Servus TV
13.45	SBK-WM Navarra, Vorber. & 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
15.00	DTM Trophy Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
ab 16.30	SBK-WM Navarra, SP Race/2. Rennen	Eurosport 2*
17.30	WTCR Budapest, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
18.30	Pure ETCR, Budapest (Aufz./Zus.)	Eurosport 2*
20.30	NASCAR Cup, Brooklyn **LIVE**	Sport 1+*

Livestream/Internet

Freitag, 20. August		
12.05	DTM Nürburgring, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
15.25	DTM Nürburgring, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
Samstag, 21. August		
09.45	DTM Nürburgring, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
Sonntag, 22. August		
09.55	DTM Nürburgring, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de

* kostenpflichtig   ** auch im kostenlosen Livestream auf www.ran.de

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

20./21.08.	DRM, ADAC Saarland-Pfalz-Rallye	D
21.08.	IndyCar Series, St. Louis	USA
21./22.08.	Sportwagen-WM, 24h Le Mans	F
21./22.08.	NASCAR Xfinity/Cup, Brooklyn	USA
22.08.	Rallycross-WM, Höljes	S
22.08.	WTCR/Pure ETCR, Budapest	H

Motorrad

13.–22.08.	Rallye-WM, Rally dos Sertões	BR
21.08.	Flattrack-WM, Diedenbergen	D
21.08.	Speedway, Teterow	D
21.08.	Speedway-GP-Challenge, Zarnovica	SK
21.08.	US-Motocross-Meisterschaft, Budds Creek	USA
21./22.08.	Superbike-/Supersport-WM, Navarra	E
21./22.08.	Trial-WM, St. Julia	AND
21./22.08.	Speedway Team Cup, Diedenbergen	D
22.08.	Supermoto-WM, Forcarei	I
22.08.	Moto3-Junior-WM/Moto2-EM, Jerez	E
22.08.	Enduro-DM, Waldkappel	D

Vorschau



24h-Rennen in Le Mans: Wer schnappt sich die Klassensiege beim Klassiker?



DTM am Nürburgring: Die neue DTM gibt ihr erstes Gastspiel in der Eifel



IndyCar St. Louis: Endlich wieder Oval-Action in der IndyCar-Serie



Superbike-WM in Navarra: Die Stars der SBK-Szene betreten Neuland



HOCKENHEIM
SPA
68766
GRÜSSE AUS
HOCKENHEIM
sport auto
REFORM GEGEN REVOLUTION
BMW M135i & VW Golf R im Vergleich
SCHAULAUFEN DER
SZENE-STARS
EXKLUSIV ENTHÜLLT
Porsche 911 GT2 RS Clubsport 25
IM EINZELTEST
Lamborghini Huracán STO
IM SUPERTEST
BMW M4 Competition
Die 1000-PS-Rakete mit Track-Paket
Gebraucht-Sportler: M3 E46 & M5 E60
Lieber Reihensechser oder V10?
Gefahren: Porsche 911 GT3 Touring
So fühlt sich ultimativer Fahrspaß an
FÜNF CABRIOS IM VERGLEICH Porsche 911 Targa 4S, Morgan Plus Six, Ferrari 812 GTS, Jaguar F-Type Cabrio P450, Mercedes-AMG E 53 Cabrio
SPORT Neues Peugeot-Hypercar 9X8: Kann Peugeot ohne Heckflügel siegen?
TEST THE BEST: BEI SPORT AUTO WERDEN SPORTLICHE AUTOS AUF HERZ UND NIEREN GETESTET, IM ALLTAG WIE AUF DER RENNSTRECKE. DIE DYNAMIK STEHT IM VORDERGRUND. DIE SCHNELLE RUNDE AUF ZEIT IN HOCKENHEIM PACKT DAS POTENZIAL VON SPORTWAGEN IN EINE AUSSAGEKRÄFTIGE CHIFFRE: NUR DIE RUNDENZEIT KLÄRT DAS RANKING.
SPORT AUTO – MONAT FÜR MONAT IM HANDEL ODER UNTER www.sportauto.de